DISCURSOS

PRONUNCIADOS

NA CAMARA DOS DEPUTADOS

POR

Arthur Torres

RIO DE JANEIRO
TYPOGRAPHIA MONT'ALVERNE, RUA DO OUVIDOR 82
—
1895

Caro Patricio e Amigo.

Estado de Minas.

Decimo Districto Eleitoral.

Tomando a liberdade de vos offerecer este singelo e despretencioso trabalho, tenho em vista sómente provar a sinceridade do meu proceder, quando fui pessoalmente á vossa casa, solicitar o honroso cargo de vosso representante no Congresso Nacional.

O unico valor que elle pode ter é o de pôr em relevo os esforços que fiz na alta missão que me foi confiada : outro merito tem, mas esse é real e significativo, e posso affirmar que elle enaltece a minha modesta offerta e a torna digna de vossa consideração — é a assignatura dos meus illustres collegas da commissão de Obras Publicas e Colonisação da Camara dos Deputados, collegas que pelos predicados de que são dotados, saber, vasta illustração e patriotismo, tanto honram os pareceres, dos quaes fui o obscuro relator e como tal me coube a subida destincção de apresental-os : as assignaturas são firmadas pelas competentes e respectivas autoridades.

Esses discursos e pareceres não revelam intelligencia, que eu não possúo ; nem tão pouco illustracção que não pude adquirir, mas demonstram os esforços de quem deseja servir a sua patria e corresponder a confiança dos seus concidadãos : nelles se encontram algumas informações tiradas dos escriptores nacionaes e dos estrangeiros, das obras que têm publicado sobre a viação ferrea e fluvial da nossa terra.

O amor da patria é, como todo outro sentimento nobre, filho do egoismo bem entendido : sim, porque de todos as boas acções que praticamos, a mais desinteressada é para obtermos a satisfação intima ; é para termos o prazer que outrem goze do fructo de nossos esforços.

Devem pelo menos assim proceder os homens que não vivem para enganar a humanidade, e, antes de terem em consideração outro qualquer movel, curvam-se ante a propria consciencia.

Pois bem, quando a 29 de Julho de 1893, eu deixei todos os meus interresses e emprehendi a longa e demorada viagem ao norte do nosso glorioso Estado, vencendo difficuldades de todas as especies, como sabeis, afim de pedir o vosso prestigioso apoio para a minha pretenção, levava na mente a imagem santa da nossa patria e o amor dos entes que me são mais caros na terra, e, animado por esse sentimento, tenho agido até hoje.

O meu unico interesse, a recompensa que espero, é o gozo intimo de procurar de algum modo ser util a esse coroavel e abençoado solo, onde tive a felicidade de ver pela primeira vez a luz do dia.

A lealdade com que sempre procedi na minha vida de commerciante, permittindo-me andar de cabeça erguida e apertar affectuosamente as mãos dos homens que commigo têm tido transacções, por espaço de muitos annos, é a garantia, o penhor que vos dou de só permanecer nesta elevada posição emquanto estiver animado desse sentimento, e no dia em que perder a esperança de não vos poder prestar algum serviço, renunciarei o mandato de que me ufano de ter sido revestido.

Já mais conservar-me-hei no alto posto de representante do altivo, generoso e heroico povo Mineiro no Congresso Nacional, visando realce e proventos para a minha pessoa.

Não. Si bem que tudo que possa fazer em prol dos meus patricios, fique muito a quem das honras que de vós tenho recebido, irei, comtudo, empregando os meus esforços para ver si ao menos poderei em parte amortisar a grande divida que contrahi para comvosco.

Acreditae que sou e serei sempre vosso amigo obrigadissimo,

Arthur Torres.

Discurso pronunciado na Sessão de 28 de Julho de 1894

O Sr. Arthur Torres — Sr. presidente, antes de occupar-me do assumpto que me traz á tribuna, devo declarar a V. Ex. e á Camara dos Srs. Deputados que não venho tratar da politica de meu Estado.

Lá tudo corre tranquillamente. Minas representa neste momento a estatua, que apezar do esboroamento de quasi todo edificio federativo, conserva sob as suas ruinas a perfeição que lhe deu o Creador de tudo e de todos.

Sr. presidente, pela votação do projecto n. 13 A, em primeira discussão e segunda, vê-se que em breve se vae fazer cessar neste recinto a voz da opinião nacional....

Um Sr. Deputado — Não apoiado.

O Sr Arthur torres...e antes disso venho desempenhar-me de uma missão, para mim muito importante, qual a de apresentar a V. Ex. e á Camara, uma reclamação de importantes industriaes, reclamação que é digna de todos os cuidados por parte dos poderes publicos, e para a qual chamo a attenção da illustrada e patriotica Commissão de Orçamento.

Esta reclamação é referente ao abatimento de 30 °/₀ de que gozam as fabricas nacionaes sobre a importação das materias primas, abatimento que a lei de orçamento de 1893 cortou.

Talvez o procedimento da Commissão de Orçamento da Camara, fazendo cessar esse favor que a lei concedia á industria nacional, se baseasse na supposição de que, o governo decretando o auxilio ás industrias por intermedio do Banco da Republica, no intuito de prover e animar as fabricas nacionaes, ficasse completamente preenchida a lacuna deixada pela suppressão do mencionado auxilio.

A justificação da reclamação que tenho a honra de enviar á Meza, bem como o máo resultado da lei, a que acabo de me referir, não precisa ser apresentada por mim, visto como ja trataram desse assumpto, com toda proficiencia, os illustres deputados Srs. Drs. Nilo Peçanha e Arthur Rios.

Pelos discursos desses honrados deputados verifica-se que aquelle meio não foi conveniente, como nunca o será, para alvejar-se o fito que o governo deve ter por mira.

As industrias devem ser auxiliadas por medidas amplas e de caracter geral, mas nunca com decretações de auxilios pecuniarios que só servem para favorecer os que exploram *as explorações das industrias* e nunca os que se empregam nellas.

A experiencia tem demonstrado que esse systema de fomentar as forças expansivas do paiz, lançando-se directamente mão do dinheiro para esse fim, não é o melhor: facilita os abusos, a fiscalisação do seu legitimo emprego é muito difficil e não dá o resultado que era para almejar-se.

Temos o exemplo no ultimo gabinete da monarchia, que sem apoio na opinião nacional, lançou mão desse recurso para fortalecer uma instituição que debatia-se nos paroximos da agonia.

Tendo o governo, de então, decretado um emprestimo de 109.650:000$, em cuja realisação o Estado perdeu 20:875:000$972, com o objectivo de auxiliar a lavoura, pouco ou nada favoreceu essa classe e os Bancos jamais entraram para o Thesouro com as sommas com que são obrigados.

Felizmente os novos acontecimentos politicos ainda vieram salvar a restante somma de 27.250:000$, que teria tido o mesmo destino que a primeira, si o notavel brasileiro, o Sr. Dr. Ruy Barbosa, ex-ministro da fazenda, não tivesse impedido de ser entregue aos Bancos mais essa quantia, innovando os contractos.

O resultado obtido por meio desses favores é conhecido por todos nós e a Nação inteira sabe qual foi.

O resultado, Sr. presidente, foi simplesmente a maioria,

ou a quasi unanimidade que o gabinete daquella época conseguiu reunir neste recinto, para apoiar o governo de então.

O Sr. Urbano de Gouvea—Com excepções.

O Sr. Arthur Torres—Muito honrosas.

Depois desse infeliz e oneroso ensaio para os cofres publicos, presenciámos ainda os auxilios decretados pelo governo da Republica, felizmente com o unico e exclusivo intuito de favorecer as industrias.

O resultado desse recurso, de que se serviu o governo para alcançar o mesmo *desideratum*, isto é, auxiliar, desenvolver e fomentar a industria nacional, a que já me referi, foi brilhantemente posto em relevo neste recinto pelo nobre deputado pelo Estado do Rio, o Sr. Dr. Nilo Peçanha.

Este auxilio é onerosissimo ao Thesouro Nacional e não tem redundado em proveito das industrias.

Os 100.000:000$ decretados pelo ex-ministro da fazenda e sanccionados pelo Congresso Nacional, posso garantir a V. Ex. e á Camara que, por maior que seja o criterio e apezar da boa vontade que tenham os directores do estabelecimento de credito encarregado de sua distribuição, não têm sido regularmente empregados, porque o systema é pessimo.

Entretanto, a responsabilidade do Estado é real, é definitiva e immediata nesse grande emprestimo em que o governo figura como endossante, embora pense de modo contrario sobre essa questão o meu honrado collega, o Sr. Mayrink, cuja opinião muito acato e respeito, que manifestou-se nesse sentido no aparte dado ao illustre deputado pela Bahia.

O Sr. Mayrink—V. Ex. leia a lei.

O Sr. Arthur Torres—Leia V. Ex. e verá que o Estado dá toda garantia a esse titulo ao portador.

Si o Banco amanhã se tornar insolvavel, e si o portador do *bonus* não fôr pago, quem se resposabilisará por elle?

O Sr. Mayrink—Isso é outra questão.

O Sr. Arthur Torres—Por conseguinte, Sr. presidente, o que está bem patente é que a garantia do Estado relativamente aos 100.000:000 da emissão de *bonus* é real, é effectiva.

O Sr. Mayrink—Na opinião de V. Ex.

O Sr. Arthur Torres—O decreto n. 183 C de 23 de Setembro de 1893 no art. 10 § 1º diz «Os *bonus* ao portador serão recebiveis nas estações publicas pelo valor nominal.»

Ora, pela lettra clara e expressa da lei, vê-se que mesmo no caso dos *bonus* não merecerem a menor confiança dos particulares, mesmo que o Banco esteja insolvavel, como já tive occasião de dizer, o governo assume a responsabilidade por elles, portanto, deve fiscalisar a sua distribuição e saber qual é a applicação que lhes têm sido dada.

Penso que não é por este meio que se auxiliam as industrias.

A prova está no resultado negativo que tem dado essa experiencia. Com esta declaração não quero dizer que seja censuravel a intervenção do governo em auxiliar as emprezas de utilidade publica, não só indirecta, mas mesmo directamente, como na construcção de vias ferreas, nas subvenções á emprezas de navegação, etc. Em um paiz novo como o nosso, não se podem adoptar alvitres apresentados para serem postos em pratica em paizes adiantados.

Como é sabido, o commercio livre é desvantajoso ás nações pobres e novas. O goveno deve estudar a situação das machinas das fabricas do paiz com relação ás estrangeiras.

Penso que se devem adoptar medidas proteccionistas, estabelecendo-se impostos aduaneiros, de maneira a facilitar o mais possivel a importação da materia prima, que não se póde encontrar em nosso paiz.

Nos Estados Unidos, em 1857, as suas tarifas eram muito favoraveis ás industrias do paiz.

Eis os principaes artigos dessas tarifas: Pagavam 30 °/₀ os vidros, crystaes, conservas e legumes; 24 °/₀ os tecidos de algodão e sêda; 4 °/₀ o acido sulfurico e a borracha; eram isentos de todo o direito o marfim, os vegetaes empregados na tinturaria e varias outras materias primas, etc., etc.

E hoje esses varios artigos têm sido mais ampliados.

Não é necessario mostrar qual é a situação em que se acha a industria agricola e a manufactora do nosso paiz, e para o fazer basta lembrar o que actualmente se passa entre nós em detrimento do trabalho nacional: todo o direito sobre a exportação basea-se no café, que é pago em ouro, porque a pauta da Alfandega é feita semanalmente e de accôrdo com o preço do café que oscilla com o cambio.

Até o frete dessa mercadoria, pelas estradas de ferro do Estado, é tambem pago em ouro porque as tabellas são mo-

veis e variam-se com o cambio; emfim a propria passagem do agricultor para vir a capital tratar de seus negocios é paga em ouro.

Ao paço que todos os direitos de importação estrangeira são pagos em papel, de modo que dá-se o seguinte: quanto mais baixo está o cambio tanto menos pagam de imposto os importadores que os nossos exploradores, e conseguintemente, quando nos convém diminuir a nossa importação deve dar-se justamente o contrario, porque então o importador com menos ouro compra maior somma de papel para pagar os direitos, que são sempre os mesmos.

Com as despretenciosas observações que acabo de fazer, não tenho em vista censurar o Banco da Republica e muito menos ao governo, que, segundo é voz corrente, não se tem servido desse meio para angariar sympathia, ao contrario, consta-me que para ser auxiliado por esse estabelecimento não se deve ser muito amigo desta situação: o que prova o escrupulo com que tem procedido o governo.

Resumindo, Sr. presidente, repitirei a V.Ex. e á Camara dos Srs. Deputados, que o melhor meio, conforme já disse, de se auxiliar as industrias, é imitando o que tem feito os Estados Unidos; e com medidas tão amplas e tão naturaes, que sejam como o sol é como a chuva que, refrescando e aquecendo os altos montes descem tambem aos profundos valles. Ora, isto só se póde obter, só se póde conseguir pela medida que tenho a honra de apresentar á Camara dos Srs. Deputados e que se acha consignada na reclamação que remetto á Mesa. (*Muito bem, muito bem.*)

Representação a que se refere o deputado Sr. Arthur Torres

Exm. Sr. presidente da Camara dos Deputados—Reconhecida a necessidade de animar a industria nacional, deliberaram os poderes publicos a reduzir 30 °/₀ os direitos da materia prima importada pelas nossas fabricas e esta justa resolução tornou-se effectiva pela lei promulgada a 26 da Novembro de 1892, a qual veio reger o exercicio financeiro de 1893.

A lei de orçamento vigente deixou, entretanto, de referir-se a este auxilio, e isso sem que deliberação alguma dos

mesmos poderes autorise a crer que houvesse sido abandonado o proposito de auxiliar a nossa industria.

Sendo evidente que, no decurso de um anno, as condições dessa industria não podem ter mudado a ponto tal, que o auxilio, reconhecido necessario em 1892 se haja tornado superfluo em 1893, e não sendo licito admittir em geral que providencias tomadas com o intuito de desenvolver a industria deixem de ter um caracter de relativa permanencia, para limitarem-se á duração de uma lei de orçamento,—é claro que, sómente por omissão, deixou de ser consignado na lei actual o auxilio que, havia um anno, apenas, fôra concedido ás nossas fabricas.

E' facil, entretanto, ajuizar dos effeitos que tal omissão veio acarretar para a vida economica dos nossos estabelecimentos industriaes e, si tomarmos em consideração que, na época actual, esses effeitos se tornam de muito maior gravidade, por ser notorio que recentes successos politicos já haviam collocado em precaria situação grande parte das nossas fabricas, a ninguem será licito desconhecer a urgencia de medidas que venham pôr termo ás novas difficuldades com que ora têm de luctar as nossas industrias.

Certos de que, ao promulgarem a actual lei de orçamento, os poderes publicos não tinham o intuito de privar as nossas fabricas do justo auxilio que havia cerca de um anno apenas, lhes fôra concedido, e convencidos de que a reparação do mal apontado não lhes será negada, os abaixo assignados, representantes de industrias nacionaes, vêm respeitosamente sólicitar dos mesmos poderes publicos que, por uma lei especial, se declare que continúa em pleno vigor, no exercicio actual, a reducção de 30 °/₀ nos direitos da materia prima importada pelas nossas fabricas.

Por ser rigorosa justiça.

E. R. Deferimento.

Rio de Janeiro, 15 de Julho de 1894. *A. de Viveiro & C.*, com fabrica de tubos de chumbo á rua do Conselheiro Zacarias n. 38. — *Henrique Marques Lisboa*, gerente da fabrica de cordas á rua de S. Christovão n. 114 e da fabrica de chumbo á rua do Riachuelo. n. 191.—*Carlos Augusto da Silva Guimarães*, pela companhia Metropolitana.

Discurso pronunciado na Sessão de 4 de Dezembro de 1894

O Sr. Arthur Torres — Sr. presidente, pedi a palavra para ter a honra de enviar á Mesa um requerimento de informações, mas como os requerimentos como este, significam ou se suppõe significar uma hostilidade ao governo, começo declarando que o presente não tem absolutamente esse fim, ao contrario, é um aviso, um apoio que presto áquelles a quem em boa hora foi confiada a direcção dos destinos do paiz e ao mesmo tempo um appello ao seu reconhecido patriotismo e uma censura aos governos passados, desde 1885 até hoje.

O requerimento refere-se ás *Recife and S. Francisco Railway Company, limited*, e *Bahia and S. Francisco Railway Company, limited*.

Estas duas estradas, Sr. presidente, deviam ter sido resgatadas, como V. Ex. sabe, a primeira em 1884 e a a segunda em 1885, resgate que teria sido feito de accordo com a lettra clara, expressa e terminante da lei e de accordo com a interpretação dos contractos entre as companhias e o governo, economisando-se desse modo enormes sommas que o

Estado despende annualmente com garantia de juros, que não têm razão de ser: inutilmente prodigalisadas, conforme procurarei demonstrar.

Entretanto, Sr. presidente, um assumpto de tanta importancia como este, se tem conservado ha tantos annos, sob o mais profundo mysterio financeiro e não se sabe explicar qual é o motivo pelo qual até hoje ainda o governo não lançou mão do direito que tem para pôr termo a esse esbanjamento do dinheiro do paiz, não querendo pôr em execução os decretos ns. 1.030 de 7 de Agosto de 1852, 1.245 de 13 de Outubro de 1853 e todos os accordos e disposições legislativas publicados posteriormente, isto é, resgatando as estradas e pagando aos seus accionistas em apolices da divida publica uma somma que dê renda igual ao rendimento liquido das estradas, nos cinco annos mais rendosos, dos ultimos sete, para completar os 30 annos que o governo facultou a cada uma das companhias para promoverem o seu desenvolvimento: estas mudas esphinges continuarão a devorar o suór do contribuinte, si os seus representantes não souberem ou não puderem decifrar os seus enigmas.

O governo, Sr. presidente, executando a lei que rege esta questão, póde resgatar as duas estradas pela somma de 9.783:250$ em fundos publicos de 6 %, despendendo 9.374:900$, com a *Recife and S. Francisco Railway* e 408:350$ com a *Bahia and S. Francisco Railway*, visto como o rendimento liquido da primeira nos cinco annos mais rendosos dos ultimos sete foi de 562:494$ e da Bahia foi de 24:501$000.

Propalou-se ha tempos uma doutrina que entendia que a garantia de juros paga pelo governo deveria completar a renda sobre a qual se devem assentar as bases do pagamento em apolices da divida publica.

Sobre este ponto estou tranquillo pela confiança que me inspiram os timoneiros do Estado, que pelo seu passado glorioso tornaram-se dignos do respeito e da admiração dos seus concidadãos e que são uma legitima garantia em defeza dos cofres publicos, constituindo-se um antemural contra as latitudes desta ordem que se pretendam dar á interpretação da lei.

Note-se que as disposições legislativas e os contractos mostram á luz de toda a evidencia que o rendimento liquido que tem de servir de base ao preço do resgate é o que provém do trafego da estrada, isto é, do fim a que se destinam as emprezas, na fórma de seus contractos.

Sériamente não se póde admittir que se organise uma companhia, tendo como industria o recebimento de garantia de juros.

A' primeira vista parece extraordinario que se resgate uma estrada de ferro de 124 kilometros por 408:350$ mas é necessario lembrar-se que o governo deu-lhe 30 annos para o seu desenvolvimento, e, no emtanto, já se passou muito além desse prazo e os accionistas dessa companhia têm recebido do Thesouro Nacional, com toda a pontualidade, muito mais do dobro do capital que empregaram nessa linha ferrea, que excedeu a qualquer espectativa por parte daquelles que nella empregaram o seu dinheiro.

Pelos dados que passo a lêr poder se-á avaliar qual é o estado financeiro dessas emprezas.

A eloquencia das cifras basta para pôr em equação este problema e mostrar que a realisação do resgate devia ter tido logar ha mais de oito annos.

A citação dos seguintes algarismos demonstra á saciedade a necessidade inadiavel de evitar-se esse *maelstron* do dinheiro da Nação e, caso não se effectue o resgate actualmente, não se deixará de pagar a garantia de juros, senão quando terminar o prazo do privilegio.

RECIFE AND S. FRANCISCO RAILWAY (RECIFE A PALMARES)

ANNOS	MOVIMENTO FINANCEIRO — COMPARAÇÃO ENTRE A RECEITA E A DESPEZA				GARANTIA DE JUROS PAGA PELO GOVERNO — SERVIÇO DE GARANTIA DE JUROS				TOTAL
	Receita	*Despeza*	*Saldo*	*Deficit*	*Fiscalisação no Brazil*	*Juros pagos*	*Agentes e differença de cambio*	*Somma*	
De 1857 a 1887	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	337:077$071	17.031:763$360	2.802:181$882	19.863:948$242	20.231:025$313
2º semestre de 1887 ..	587.158$584	495.600$058	181:558$526	.. ..	4:140$000	292:690$152	23:841$235	325:540$487	330:680$487
» » » 1888 ..	1.185:912$191	576:490$659	610.412$533	.. ..	8:125$000	312 103$024	17:251$941	360:354$965	337:479$965
» » » 1889 ..	1.016:211$521	569:340$678	446:870$913	.. ..	9:245$000	515:644$343	120:544$998	645:189$341	654:434$341
» » » 1890 ..	1.028:781$440	598.620$767	430:160$673	.. ..	8:280$000	532:354$883	402:857$825	935:212$708	943:492$713
» » » 1891 ..	1.293 848$790	882.233$190	411.615$605	.. ..	11:250$000	550.830$970	1.253:922$030	1.804:821$050	1.816:071$050
» » » 1892 ..	1.493 593$492	1.200.658$495	292.934$996	.. ..	12:361$000	659:586$885	1.302 670$785	1.972:240$345	1.984:602$345
» » » 1893 ..	1 662.632$410	1.370:426$301	292:237$109	.. ..	12:330$000	670:278$447	1.742 942$902	2.413:221$349	2.425:581$349
Somma.	.. ..	.. ..	.. ..	. .. . ..	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	28.763:306$463

RAMAL DO TIMBÓ (1)

Quadro financeiro da Estrada, despezas feitas pelo Governo

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	DEFICIT	FISCALISAÇÃO	GARANTIA DE JUROS		TOTAL
					AGENTES E DIFFERENÇA DE CAMBIO	JUROS PAGOS	
1883 — 1884	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	985$402	7:975$030	8:960$420
1884 — 1885	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	14:295$067	38:832$443	53:127$510
1885 — 1886	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	4:864$261	89:057$334	93:921$595
1886 — 1887	11:698$940	14:790$930	3:100$990	.. ..	30:319$462	184:656$862	214:976$324
2º semestre de 1887	25:808$350	44:488$440	18:680$090	.. ..	5:316$000	150:000$000	164:316$000
Anno de 1888	62:794$410	133:826$460	17:032$050	.. ..	2:966$480	159:000$000	161:966$480
» » 1889	48:056$100	125:677$720	77:721$620	.. ..	24:956$452	159:000$000	183:956$452
« » 1890	54:931$310	130:187$800	75:256$490	.. ..	67:930$068	159:000$000	226:930$068
» » 1891	74:207$120	140:305$460	65:098$340	.. ..	212:773$626	159:000$000	371:773$626
» » 1892	82:270$420	145:421$650	63:151$230	.. ..	220:856$870	159:000$000	379:856$870
» » 1893	102:595$000	176:373$630	73:778$630	.. ..	294:860$136	159:000$000	453:860$136
Somma	462:361$650	910:981$030	448:719$440	... .	880:126$154	1.433:519$639	2.313:646$153

(1) Sua extensão total é de 83 kilometros. Goza da garantia de juros de 6 % sobre o capital de 2.654:000$000.

Custam-nos essas duas estradas annualmente mais de 5.000:000$; o anno passado o governo pagou-lhe só de garantia de juros 5.595:643$253.

A garantia de juros paga, desde o vencimento do prazo para o resgate até o fim de 1893 attingiu a seguinte somma :

Recife and S. Francisco...	10.185:681$150
Bahia and S. Francisco..	15.674:491$400
Somma.....	25.860:172$550

O juro na Inglaterra é de 2 1/2 e 3 °/o ; não estando ainda concluidas as obras da **1ª** secção da *Bahia and S. Francisco Railway* houve necessidade de declarar-se ao presidente dessa companhia que a mencionada garantia de juros sómente era concedida em relação ao capital effectivamente gasto até o dia de sua abertura.

Para honra desta casa, Sr. presidente, é d'aqui que se levanta o grito de alarma contra este escandalo, permittam V. Ex. e a Camara este qualificativo.

Em 1882, quando se discutia o projecto do ramal do Timbó tratou-se da questão do resgate e nessa discussão distinctos representantes da nação que illuminaram este recinto com o reflexo de suas brilhantes intelligencias, cujos nomes prestigiosos fazem parte do patrimonio nacional, não conseguiram evitar que se commettesse o grande erro de realizar essa medida inopportuna e pesadissima aos cofres publicos, levando-se avante a construcção da nova linha ferrea, que veiu onerar ainda mais a responsabilidade do governo.

O Sr. João Penido — Realisaram se todas as minhas previsões.

O Sr. Artur Torres — E' verdade. Aqui está diante de mim um extrenuo defensor das idéas democraticas e que com sua palavra autorisada elucidou com toda proficiencia este assumpto, negando o seu voto ao projectado ramal do Timbó, dizendo que « elle ia augmentar mais, si era possivel, afflicção ao afflicto, que é o Thesouro Nacional».

Allumiado da previsão que já o tinha advertido nessa época, o illustre deputado por Minas não quiz contribuir para para esse esbanjamento, que não tinha razão de ser, como provam os seguintes dados estatisticos do estado financeiro da empreza.

BAHIA AND S. FRANCISCO RAILWAY (BAHIA E ALAGOINHAS) — 1857 A 1893

Quadro financeiro da Estrada

PERIODOS	COMPARAÇÃO ENTRE A RECEITA E A DESPEZA (1)			
	Receita	*Despeza*	*Saldo*	*Deficit*
Exercicio de 1857—1858	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..
» » 1858—1859	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..
» » 1859—1860	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..	.. .. ..
» » 1860—1861	20:961$765	35:149$591	.. .. ..	14:179$826
» » 1861—1862	62:223$957	113:551$353	.. .. ..	51:327$396
» » 1862—1863	153:816$621	243:599$400	.. .. ..	89:782$779
» » 1863—1864	225:041$763	399:959$679	.. .. ..	174:917$916
» » 1864—1865	210:875$785	439:190$720	.. .. ..	228:314$935
» » 1865—1866	262:825$997	373:669$098	.. .. ..	110:843$101
» » 1866—1867	275:097$166	480:414$350	.. .. ..	205:317$184
» » 1867—1868	278:974$930	506:605$022	.. .. ..	227:630$092
» » 1868—1869	399:322$774	431:260$534	.. .. ..	31:937$760
» » 1869—1870	316:379$486	364:858$056	.. .. ..	48:515$570
» » 1870—1871	350:061$209	343:152$258	6.908$951	.. .. ..
» » 1871—1872	386:128$085	361:219$776	24.908$309	.. .. ..
» » 1872—1873	415:565$084	410:613$778	.. .. ..	25:047$694
» » 1873—1874	337:038$322	454:788$515	.. .. ..	117:750$193
» » 1874—1875	365:217$438	406:961$375	.. .. ..	43:393$917
» » 1875—1876	404:934$685	396:660$630	9.274$055	.. .. ..
» » 1876—1877	373:875$856	408:409$180	.. .. ..	34:533$324
» » 1877—1878	606:137$336	501:222$060	104.915$276	.. .. ..
» » 1878—1879	479:913$650	4 6:610$130	.. .. ..	16:696$470
» » 1879—1880	410:810$210	427:946$950	.. .. ..	17:136$740
» » 1880—1881	465:046$460	449:633$450	15.450$010	.. .. ..
» » 1881—1882	503:062$460	501:833$790	1.228$670	.. .. ..
« 1882—1883	412:151$990	497:231$610	.. .. ..	85:079$620
» » 1883—1884	487:082$990	459:093$820	27.989$170	.. .. ..
» » 1884—1885	597.826$680	529:998$030	67.828$650	.. .. ..
» » 1885—1886	481:210$490	482:089$330	.. .. ..	878$840
» » 1886—1887	487:099$720	496:743$633	.. .. ..	9:643$910
» » 1887—1888	240:063$630	235:348$480	4.715$150	.. .. ..
1º semestre de 1889—18	455:649$910	464:941$210	.. .. ..	9:291$300
Anno de 1888	351:609$760	453:858$500	.. .. ..	102:248$790
» » 1889	441:965$140	490:251$770	.. .. ..	48:286$630
» » 1890	543:831$060	537:984$750	5.846$310	.. .. ..
» » 1891	515:199$710	587:006$410	.. .. ..	71:806$700
» » 1892	735:066$720	743:716$570	.. .. ..	8:649$850
» » 1893				

Despezas do Governo

FISCALISAÇÃO	GARANTIAS DE JUROS (2)			TOTAL
	Juros pagos	*Agentes e differença de cambio*	*Somma*	
7368$222	.. ..	.. ..	.. ..	7368$222
2248$293	.. ..	.. ..	.. ..	2348$293
3:927$120	.. ..	.. ..	.. ..	3:027$120
13:746$737	283:111$111	19:742$183	302:853$294	316:600$031
13:630$204	533:424$407	32:645$914	566:070$321	579:700$585
12:771$146	884:042$163	37:518$102	921:560$265	934:331$411
14:085$321	1.118:589$260	48:924$939	1.167:514$208	1.181:599$532
14:945$392	1.120:000$000	140:649$460	1.260:649$460	1.275:594$852
12:875$758	1.120:000$000	117:371$432	1.237:371$432	1.250:247$190
13:530$674	1.120:000$000	198:063$564	1.318:063$564	1.321:600$238
13:648$277	1.120:000$000	763:430$806	1.883:430$806	1.897:085$083
14:912$809	1.120:000$000	484:160$278	1 604:160$278	1.619:073$087
13:771$847	1.120:000$000	349:847$268	1.469:847$268	1.483:618$115
14:902$704	1.120:000 000	160:550$678	1.280:550$678	1.295:453$382
12:852$250	1.120:000$000	75:886$761	1.195:886$761	1.208:739$020
13:263$341	1.120:000$000	36:629$940	1.156:629$940	1.169:893$281
12:433$078	1.120:000$000	57:850$884	1.177:850$884	1.190:283$962
13:476$123	1.120 000$000	9:360$600	1 129:360$600	1.142:837$023
13:051$880	1.120:000$000	33.672$239	1.153:672$239	1 166:724$119
12:712$425	1.120:000$000	134:538$124	1 254:538$124	1.267:250$549
14 033$946	1.120:000$000	85:081$768	1.205:081$768	1.219:1215764
12 708$016	1.120:000$000	345 744$400	1.465:744$400	1.478:452$416
12:689$857	1.120:000$000	322:337$652	1.442:337$652	1.455:027$509
12:619$321	1.120:000$000	302:016$480	1.422:016$480	1.434:635$801
12:759$022	1.120:000$000	281:928$080	1.401:928$080	1.414:687$102
12:329$196	1.120:000$000	135:829$344	1.255:829$344	1.268:158$540
12:376$800	1.120:000$000	136:118$638	1.256:118$638	1.268:495$438
9.033$417	1.120:000$000	412:268$388	1.532:268$388	1.541:359$805
8.221$300	1.120 00$000	62:088$919	1.182:088$919	1 190:430$219
12:420$000	1.120:000$000	275:845$153	1.395:845$153	1 408:265$153
6:120$300	560:000$000	74:290$000	634:290$000	640:410$300
12.416$180	1.120:000$000	4:260$000	1.124:260$000	1.136:676$180
11:913$000	1.120:000$000	152:223$348	1.272:223$348	1.284:136$348
12:520$400	1.120:000$000	457:999$952	1.577:999$952	1.590:520$352
13:650$000	1.120:000$000	1.465:200$264	2.585:200$264	2.598:850$352
13:650$000	1.120:000$000	1.521:300$680	2.641:300$680	2.655:040$680
13:650$000	1.120:000 000	2.036:411$804	3.155:411$804	3.170:061$804
437:744$178	35.859:166$950	10.772:038$142	46.631:205$092	47.058:949$270

(1) O calculo é feito comprehendendo o anno civil de janeiro a dezembro a contar de 1860 pela 1ª columna até 1893.
(2) O calculo é feito por exercicios de 1857—1858 ao 1º semestre de 1887—1888, isto é, a dezembro de 1887, e d'ahi por diante por annos civis.

Não fazendo o resgate o governo terá de pagar a garantia de juros por espaço de 90 annos, prazo do privilegio: como já observaram o illustre brazileiro, cuja passagem por este recinto deixou uma recordação immortal, o Dr. Buarque de Macedo, que era fiscal da estrada do Recife a S. Francisco em 1867 e o nosso distincto collega que com tanta proficiencia tem tratado deste assumpto, o Dr. Aristides Galvão de Queiroz, no contracto celebrado entre essas companhias e o governo sente-se a ausencia de uma clausula importante, qual a que regula ou especifica o que é despeza de custeio.

Esta falta tem dado margem a grandes abusos: a companhia tem incluido nesta verba entre outras muito irregulares as seguintes: despeza com enterros de empregados da estrada, passagem para sua familia regressar á Europa, custeio de um restaurante appenso á estrada, medicos, advogados e um certo capital fluctuante sobre o qual o Estado tem pago garantias de juros.

Já vê, Sr. presidente, que cortados estes abusos, as despezas dos directores em Londres, agentes, superintendentes e muitas outras, entre ellas a que se faz com o jogo, na differença do cambio, o estado destas emprezas será outro muito diverso.

Como relator do parecer da commissão de Obras Publicas e Colonisação sobre o resgate da estrada do Recife tive occasião de referir-me a sua necessidade, insistindo nella e pondo-a em relevo para ver se assim podia-se, quanto antes, cortar-se esse abuso: tudo quanto disse sobre a sua importancia póde-se applicar a estrada da Bahia.

Depois de posto em equação este problema, como está, o governo si por uma condescendencia inexplicavel protrahil-o e não tratar de sua solução, póde collocar-se em uma posição difficil, não se inspirando nas grandes correntes da opinião publica, perigando em entregar o seu nome ao flagello da historia.

Além das razões expostas que aconselham urgencia no resgate da estrada do Recife, existe mais, a não menos importante de ter com essa operação o governo a chave para fazer a uniformidade da bitola e a ligação dos grupos das estradas nos quatro Estados do norte — Rio Grande, Parahyba, Pernambuco e Alagôas — que se acham separadas por pequenas distancias que sommadas dão apenas cento e poucos kilometros, muitos dos quaes já estão em construcção e a es-

trada ingleza é a unica de bitola larga nos mencionados grupos.

A reducção da bitola diminuirá a despeza e evitará o grande inconveniente que resulta do facto de descontinuar a estrada pela differença da linha — a baldeação, que além de ser despendiosa é incommoda.

Diz o relatorio que o Sr. general Costallat, ex-ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que a Estrada de Ferro do Recife a S.Francisco transportou em 1893, 157,803 toneladas de cargas, não fallando-se em encommendas, bagagens, passageiros, animaes, etc.

Pois bem, segundo a opinião de profissionaes com os quaes tenho tido a honra de conversar, notando-se entre elles, o digno deputado pelo Rio Grande do Sul, o Sr. Dr. Vespasiano, ex-director da Estrada Central do Brazil, a despeza com a baldeação de uma tonelada, não póde custar menos de 2$, entretanto, fazendo-se o calculo por menos da metade do custo, a 900 réis, verifica-se que os habitantes de Pernambuco despenderam no anno de 1893, 142:022$700, somma essa gasta unicamente por falta de uniformidade nas linhas ferreas.

Essa quantia, despendida com a baldeação, está incluida no frete *composto* e representa o juro de um capital de 2.840:000$ a 5 %.

Essas despezas crescerão na razão directa do augmento do trafego, que se deve esperar dessa estrada em tão futuroso Estado.

A baldeação na Inglaterra custa de 2 1/2 a 3 *shelings* por toneladas; na Republica Argentina, um peso forte.

Segundo diz Wyndam Harding a descontinuidade das linhas ferreas é um mal que por si só neutraliza a metade dos beneficios desse systema de transporte.

Seria muito conveniente adoptar-se o alvitre dos profissionaes modernos nesse sentido, que se têm manifestado contra as baldeações, salientando as suas innumeras inconveniencias.

Sr. presidente, passando a justificar a ultima parte do meu requerimento, preciso dizer a V. Ex. e á Camara que consta-me haver no prolongamento da estrada de Alagoinhas a S. Francisco (estrada nacional) um trecho já preparado e que está sendo trafegado, ha muito tempo pelo empreiteiro

das obras, isto com prejuizo para o Estado e para os particulares.

Sr. Presidente, voltando ao assumpto do resgate não preciso fazer largas considerações sobre elle: para avaliar-se a necessidade do resgate da *Bahia and São Francisco Railway*, basta lembrar-se que a sua extenção é de 124 kilometros, o seu capital de 18.000:000$ e no entanto só com a garantia de juros o Estado tem gasto 47.058:949$270!

O traçado d'esta estrada de ferro não foi dos mais convenientes; começou na capital do Estado e seguiu marginando sua extensa bahia, dotada de numerosos portos e prestando facil e commoda navegação.

Quando foi feita a concessão para construcção dessa estrada, a lei dizia que ella podia partir de qualquer ponto da bahia e não determinou a cidade de S. Salvador como seu ponto inicial: estava nas mãos do poder executivo interior na determinação do logar onde ella devia começar.

Si assim tivesse procedido teria evitado a construcção despendiossisima e quasi inútil da primeira secção dessa malfadada empreza.

Para mais aggravar-se a situação financeira da Bahia e Alagoinhas, trata-se de prolongar a linha de Santo Amaro até aquella cidade: essa estrada até Bom Jardim tem 35 kilometros de estenção e ficou em 2.420:000$, depois de chegar a Alagoinhas não passara de 3.000 contos o capital nella empregado.

O ramal da *Brasilian Central Bahia Railway Company*, de Caxoeira a Feira de Santa Anna, é de 45 kilometros e ficou em lb. 207.000. Da Feira de Santa Anna a Ouriçanga, na estrada da Bahia a São Francisco ha 53 kilometros. Os estudos para construcção desse ramal, ramal que ficará desde essa estação a Cachoeira em seis mil contos, já estão concluidos e as obras já foram começadas. A morte do ingenheiro contratante da construcção dessas obras occasionou a interrupção dos trabalhos.

Não é necessario ser-se grande financeiro para calcular-se a concurrencia que essas duas estradas vão fazer á Bahia a Alagoinhas.

Basta lançar-se os olhos para o mappa para ver-se as condições a que vae ficar reduzida essa desastrada empreza.

São de um documento official as seguintes linhas: Do Parafuso até perto da Matta a distancia média é de 30 kilo-

metros, extensão esta quasi deserta e de terrenos arenosos que pouco ou nada produzem.

A primeira secção e a segunda têm uma extensão de 36 kilometros e ficaram em 6.324:152$992.

Da matta em diante é que começam as fabricas de assucar e terreno de lavoura.

Para neutralisar em parte a concurrencia da navegação a companhia estabeleceu por sua conta uma linha de vapores entre a capital e a Jequitaia, fazendo concurrencia a sua propria linha.

Para que a estrada de ferro possa attrahir cargas é preciso que faça o serviço por menor despeza do que exigem os outros systemas de transporte: desgraçadamente o contrario tem succedido com este meio de communicação: assim é que uma caixa de assucar, em 1862, transportada da Feira Velha, e dahi pela via ferrea á cidade de S. Salvador, pagava de frete 18$400, entretanto que conduzida em carros ordinarios e por agua apenas fazia a despeza de 14$000.

As mesmas observações, que fiz no parecer sobre a estrada de Pernambuco faço sobre a da Bahia, insistindo sobre este ponto: si todos são unanimes em pensar que se devem pôr em pratica os alvitres mencionados, porque é que não secundaram aquelles que vergavam ao peso da responsabilidade da administração do paiz, que haviam assumido?

Um acto como este teria grangeado proselytos e apoio a quem o praticasse até nas fileiras contrarias.

O governo tem gasto com as duas estradas de ferro que tem uma extensão de 249 k. 739, cujo capital é de 32.983:644$445, a quantia de 75.822:555$733.

Essa questão faz lembrar o antigo symbolo do direito romano cujo segredo tinham somente os patricios e os sacerdotes.

A luz da publicidade deve illuminar esses factos.

Si, como dizem os economistas, um real só que se peça ao contribuinte e que se não transforme para elle em uma utilidade equivalente ou em uma vantagem qualquer, representa um roubo praticado pelo Estado, e este roubo é tanto mais violento, por isto que o imposto é obrigatorio e não facultativo; que se poderá dizer desse presente de fidalgo venturoso e maniroto, que o Brazil faz annualmente ás companhias inglezas de 5.595:642$253, estando o Executivo armado de meios para fazer essa economia?

Sr. presidente, concluo, fazendo um appello ao governo, que subiu ao poder prestigiado pelo apoio da opinião publica, que compõe-se de homens consummados no tracto dos negocios da administração, esperando que elle lance suas vistas para este assumpto, impedindo o povo brazileiro de fazer essa despeza inutil ou então declarando qual o ponderoso motivo de ordem publica que tem actuado no espirito dos seus antecessores para por obstaculos á execução da lettra clara, e terminante da lei. (*Muito bem, muito bem.*)

Requerimento

Requeiro que se peçam ao governo, por intermedio do ministro da Viação as seguintes informações:

1º, porque motivo ou razão de ordem de interesse geral o governo não effectuou ainda o resgate das estradas de ferro inglezas do Recife ao S. Francisco, e Bahia ao S. Francisco na forma dos respectivos decretos de concessões e contractos, dando assim execução ás leis ns. 3.230 de 20 de setembro de 1884, 5.397 de 24 de Novembro de 1888 e 141 A, de 30 de Setembro de 1893;

2º, si no prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco ha um trecho completamente preparado e trafegado pelos empreiteiros das obras, e porque razão não se trata de sua inauguração e trafego por conta do governo da União.

Sala das sessões, 4 de Dezembro de 1894.—*Arthur Torres.*

PARECERES

PARECER

Nº 77—1894

Indefere o requerimento em que o capitão-tenente Colatino Marques de Souza pede a concessão de uma estrada de ferro de bitola larga, do porto de S. Francisco do Sul ao rio Paraná, passando por Curytiba e Ponta Grossa, com garantia de juros de 6 % e outros favores.

A' Commissão de Obras Publicas e Colonisação foi presente o requerimento em que o capitão-tenente Colatino Marques de Souza pede a concessão de uma estrada de ferro, de bitola larga, que, partindo do porto de São Francisco do Sul, vá terminar no rio Paraná, passando por Curityba e Ponta Grossa ; bem assim a garantia de jnros de 6 % sobre o capital de 36 mil contos de réis, correspondentes ao percurso de 800 kilometros, á razão de 45:000$ por kilometro e todos os outros favores concedidos pelo Governo Provisorio da Republica á Estrada de Ferro do Alto Tocantins, sendo aquella garantia apenas por dez annos.

Um dos fins dessa estrada é dar sahida aos productos dos Estados de Matto Grosso e Paraná.

« A utilidade e até a necessidade do estabelecimento de uma via de communicação, pelo interior do imperio, para a provincia de Matto Grosso, já tem sido perfeitamente demonstrada, sob todos os pontos de vista, e, occupando-nos

hoje com as questões do seu traçado, julgamos inutil insistir sobre aquillo que já tem sido dito e repetido á saciedade » (1).

O governo tem gasto grandes sommas com os estudos relativos a esse meio de communicação : por decreto de 22 de Dezembro de 1871 foi concedida ao Barão de Mauá e a outros autorisação para procederem aos estudos da linha ferrea de Curityba a Miranda.

Não tendo o governo, no prazo de seis mezes, feito a concessão, de accordo com a clausula XIII do contracto mandou indemnisar os concessionarios da quantia de 938:160$100, sendo 586:225$269 pelos 853^{k},229^{m} de via ferrea e o restante pelos 733^{k},169^{m} de via fluvial. (2)

Encetados os trabalhos sobre o terreno, duraram dous annos e nove mezes. (3)

A despeza total dos estudos da Estrada de Ferro de São Paulo, comprehendendo a secção do Rio Claro a Sant'Anna do Paranahyba, ficou em 493:171$251. (4)

« Do parecer da commissão nomeada para indicar, em vista dos reconhecimentos feitos, qual o melhor traçado de uma via de communicação entre a côrte e a capital da provincia de Matto Grosso, evidenciou-se que ha 16 indicações de traçados ». (5)

Desses 16 projectos, apenas dous indicaram o porto de S. Francisco do Sul como ponto inicial da estrada.

E' conveniente que se examine cada um delles.

1º *traçado*.—De S. Francisco do Sul, por estrada, até á villa do Rio Negro ; navegação dos rios Negro e Iguassú até ao porto da União ; estrada por Guarapuava até a margem do Piquery ; navegação do Piquery, Paraná, Ivinheima, Brilhante e porto das Sete Voltas ; estrada até Miranda.

2.º *traçado*.—De S. Francisco do Sul até Guarapuava (traçado 1º) ; de Guarapuava pelo valle do Corumbatahy, até a Corredeira de Ferro, no Ivahy ; navegação do Ivahy até o Paraná ; dahi em diante, segundo o traçado já referido.

(1) *Via de Communicação a Matto Grosso*—Memoria apresentada pelo engenheiro Eduardo José de Moraes, 1870.
(2) *E. F. de Cuyabá a Alagoinha*, pag. 49.
(3) *E. F. D. Izabel* pag. 151.
(4) *E. F. de S. Paulo*, pag. 155.
(5) *Viação Ferrea do Brazil*, pelo engenheiro Francisco Picanço, pag. 436.

A *D. Pedro I Railway* tinha tambem como ponto inicial o porto de S. Francisco do Sul, mas o seu contracto foi rescindido, mediante a indemnisação de £ 405.000. (1)

A 2 de fevereiro de 1891 foi organisada nesta praça uma companhia, cujo capital era de 60.000:000$ (2), para explorar e executar a concessão feita pelo Governo Provisorio, nos termos do decreto n. 896, de 18 de Outubro de 1890.

Em virtude da referida concessão propõe-se a companhia :

1.º Construir para seu uso e gozo, com privilegio por 70 annos e garantia de juros de 6 °/$_{o}$ ao anno, dentro do maximo correspondente a 30:000$ por kilometro, sobre o capital mencionado, uma estrada de ferro, que, partindo do Estreito no littoral do Estado de Santa Catharina e passando pela villa de Blumenau e pela colonia militar de Chopim, termine em frente á fóz do rio Chopim, no Estado do Paraná, tendo dous ramaes :

a) Um que partirá do porto mais conveniente, no valle do rio Itajahy e irá terminar no porto de S. Francisco, no Estado de Santa Catharina ;

b) Outro, seguindo o valle do rio Canôas e bifurcando-se onde melhor convier, dirigir-se-á por uma das linhas até Passo Fundo e pela outra até Porto Alegre ou suas immediações, na estrada de ferro de Porto Alegre a Uruguayana.

Além dos favores a que referem-se os decretos ns. 1.746 de outubro de 1869, 529 de Junho e 964 de Novembro de 1890, que foram concedidos á companhia, ella póde contrahir emprestimos dentro ou fóra do paiz, sendo as operações realisadas no estrangeiro para as obras da estrada com a garantia do governo de regular o cambio de 27 dinheiros por 1 mil réis sobre a importancia respectiva.

O plano da estrada para o Chopim foi traçado de accordo com o plano de viação, decretado pelo Governo Provisorio.

« Quanto ao Estado de Santa Catharina, diz a commissão organisadora das bases dos meios de communicação da Republica, tendo em vista as difficuldades que offerece a Serra Geral e as enormes despezas que seria preciso reali-

(1) Decreto n. 452 de 4 de Julho de 1890—Relatorio do ministro da agricultura de 1890, pag. 130.
(2) Consta que foram reformados os estatutos primitivos, publicados em Março de 1891, mas que os fins da companhia são os mesmos.

sar para transpol-a, pelo que se faz necessario evitar o mais possivel essa contingencia, a commissão procurou organisar o systema de viação naquelle Estado de modo a transpor a dita serra, uma só vez, lançando ramaes na zona inferior, a ella, bem como na que a domina.

Incontestavelmente o valle do Itajahy é o que melhor se presta ao desenvolvimento de uma estrada de ferro na subida da serra e é ao mesmo tempo o que por sua situação central facilitará a ramificação para os pontos de territorio que mais convém servir.

Por outro lado a bahia de S. Francisco é a que offerece condições mais apropriadas para servir de escoadouro a uma grande linha central.

Sendo assim, parece fóra de duvida a conveniencia de uma linha traçada a partir do porto de S. Francisco em demanda da Serra Geral pelo valle de Itajahy, galgando por uma de suas ramificações, que conduzirá a Curitybanos ou a Lages, prolongando-se até entroncar na Estrada de Ferro de Itararé a Santa Maria, e lançando áquem da serra um ramal para o Desterro.

Dest'arte ficará satisfeita a condição, de estabelecer aquella communicação entre aquella capital e o centro politico da Republica.

Attendendo, além disso, a commissão, á conveniencia de servir o territorio marginal do rio Paraná, quer com intuitos estrategicos, quer em vista da necessidade de pôr em contribuição os elementos naturaes de riqueza que alli se encontram, quer para estabelecer communicações internacionaes com o Paraguay, indica o prolongamento da mencionada linha por Palmas á foz do Chopim, no Iguassú onde entroncará igualmente no ramal projectado de Guarapuava á fóz deste ultimo no Paraná (1). »

Esse plano tem em seu apoio a opinião do notavel engenheiro brasileiro, o Sr. André Rebouças, o qual, referindo se á via ferrea que devia acompanhar o valle do rio Iguassú, disse « que ella é a mais estrategica que se deve traçar no Brazil: (2) até Villa Rica do Paraguay este caminho de ferro tem por directrizes naturaes os valles do Iguassú e do Mon-

(1) Relatorio sobre o plano de viação geral, apresentado ao Governo Provisorio, pag. 17.

(2) *Garantia de juros*—Estudos para sua applicação ás emprezas de utilidade publica no Brazil, pelo engenheiro André Rebouças, pag. 178.

dahy ; de Villa Rica a Assumpção tem leito preparado, e, já em trafego, a secção de Assumpção ao Paraguay.

A provincia de Santa Catharina tem desde muito uma justa aspiração : ligar o seu excellente porto de S. Francisco ao famoso valle do Iguassú ». (1)

Os representantes da companhia *D. Pedro I Railway* reprovaram o porto de S. Francisco, como ponto inicial daquella estrada.

As opiniões dos viajantes e dos profissionaes se têm divergido sobre o porto de S. Francisco do Sul.

« Un banco di sabbia alla fosse del fiume presenta su d'una sttretissima zona la profondità de 3 passi nel periodo della bassa marea ; ma, tranne questo punto nel rimanentes pazio il porto offre da 35 a 40 piedi ed anchi el dia la, in modo que batimenti di mezana grandeza possono rimanerui d'ogni tempo in plena sicureza. » (2)

« Il sera prudent, avant d'entrer dans le port de San Francisco, de mouiller prealablement en déhors prés des illes Graças pour attendre le moment favorable, car si, la brisa du large est fraiche, toute l'entrée de la riviére ne forme q'une brisante continu dans le quel un navire serait gravement compromis.

Quand le vent et la marée sont en sense contraire la mer est toujours fort grosse, même du beau temps ; il faut attendre alors le changement de marée, qui fait tomber immediatement la mer ; c'est par les grands fonds de 16 a 22 métres en dedans de la barre que la mer est le plus agitée.

La baleinière de Bisson a rempli deux fois en cet lieu pendant qu'il faisait presque calme ao large ». (3)

(1) Ob. cit., pag. 232.

(2) Guia Generale Della Navigazione per le coste dell'America del Sud, per Eugenio Rodrigues, parte seconda, pag.340.

(3) *Côtes du Brésil*, por M. Ernest Mouchez, n. 1940. A. Saint Hilaire disse. «E' difficil fazer-se uma idéa justa do canal (impropriamente denominado rio de S. Francisco, como observa Milliet de Saint Adolphe) que separa a ilha desse nome da terra firme : «une bonne carte serait, je l'avoue, préférable á toutes les descriptions.— L'entrée du nord peut donner passagens á des petits frégates. »

Milliet de Saint Adolphe accrescenta : O porto, que fica a pouca distancia da cidade, com ter pouco fundo, é frequentado pelos navios costeiros... A bocca do norte ou bahia de Babitonga ou Bapitonga (Saint Hilaire) tem mais de uma legua de largura, no comprimento perto de duas e os navios que nella deitam ferro acham um fundo de vasa e de areia. A largura do braço Araquari dirige-se para sudoeste e a sua foz está obstruida por um banco de arêa e seria perigoso tentar a sua entrada por vasos maiores que canôas. (Memoria Historica da provincia de Santa Catharina, por Petrarcha Augusto de Carvalho).

O sr. André Rebouças denomina-o «excellente porto» ; ha tambem documentos officiaes com que prova-se a sua importancia. (1)

De todos os estudos e projectos publicados concernentes ao meio de communicação, a que se têm referido, nenhum ainda cogitou de ligar o porto de S. Francisco a Curityba, por meio de uma linha ferrea.

Si se tivesse de attender somente ás condições estrategicas, conviria fazer subir a estrada immediatamente da costa até as proximidades da linha das cumiadas da serra e nessa altura e distancia do mar leval-a á mais conveniente das fontes dos rios por cujo valle desceria ; com semelhante percurso, porém, a estrada seria de um custo enorme.

De facto, por um reconhecimento feito para a passagem do rio Itajahy á do Tubarão, atravessando campos que jazem a grande altura sobre o nivel do mar, chegou-se á conclusão de que esses terrenos e os mais proximos ainda das cumiadas são fortemente accidentados, exigindo extensos tunneis e elevados viaductos.

Por outros reconhecimentos feitos tambem em terrenos situados abaixo dos campos de Boa Vista verificou-se ainda que os accidentes exigiriam diversos viaductos e tunneis, tendo um destes não menos de 7 kilometros de comprimento, difficuldades que antes do reconhecimento foram previstas, considerando-se que a linha teria de atravessar os altos contrafortes da serra, bem como os rios que della descem para o mar, podendo apenas seguir curtos e sinuosos valles, secundarios de affluentes, entre os quaes o Capivary era o unico que offerecia mais notavel curso em direcção favoravel, obrigando ainda assim, por ter varios lanços encaixados entre montanhas, a se perfurarem diversos tunneis e fazerem-se outras obras pesadas, como se reconheceu nas ultimas explorações. E as condições estrategicas não seriam cabalmente satisfeitas ainda que a estrada corresse logo abaixo da linha das cumiadas da serra em sua vertente oriental (2).

A região que a projectada estrada de ferro de S. Francisco a Curytiba tem de atravessar é igual áquella, de cuja descripção se tem occupado: havendo-se, apenas, de encontrar maiores difficuldades, porque, em vez de atravessar as serras e as morrarias, ella as vae seguindo em grande percurso, em um leito de rocha viva, visto como de um lado tem de respeitar a zona privilegiada da companhia Estreito de São Francisco e Chopim, e de outro a da C. G. de *Chemins de Fer Bresiliens*.

(1) *Estrada de Ferro D. Pedro I*—Parecer da commissão fiscal, pags. 25 e 34 e *Plano da Viação Geral*—pag. 17.

(2) *Estrada de Ferro D. Pedro I*— Parecer da commissão fiscal, 1885.

Os obstaculos a vencer são tão consideraveis como os que encontraram a estrada Central, a de Santos a Jundiahy e a do Paraná, para transporem a serra do mar.

Em um folheto publicado ha tempos, quando se tratava da construcção da linha ferrea do Paraná, fazia-se o seguinte calculo, baseando-se em estudos feitos «por distinctos engenheiros brasileiros e notaveis profissionaes inglezes : admittindo-se que o transporte de cada passageiro seja 4$ e que o de cada arroba de mercadoria não exceda de 30 réis por legua ou 360 réis na extensão total da linha, tem-se :

20.000 passageiros a 4$000.....	80:000$000
2.0000.000 de arrobas de mercadoria a 360 réis.....	720:000$000
Renda bruta.....	800:000$000
Deduzindo 40 % para conservação e custeio.....	320:000$000
Fica para renda liquida	480:000$000

Sem contar com a renda do telegrapho, armazenagens, etc., o que quer dizer 7 % do capital maximo necessario para construcção da via ferrea, na hypothese desfavoravel, mas de nenhum modo provavel, a não ser que durante cinco annos, pelo menos, que exigirá a conclusão das obras, a provincia se conserve estacionaria.

E' pois intuitivo que o governo, garantindo os juros da linha ferrea de Antonina a Curytiba, não faz mais do que *auxiliar moralmente* a organisação da companhia que realise uma via de communicação, á qual se prendem interesses commerciaes, politicos e estrategicos de primeira ordem ». (1).

Passa-se agora a contemplar o reverso da medalha: (é para notar-se que o calculo acima citado, foi feito em 1872);

(1) *Emprezas de Vias Ferreas na provincia do Paraná*—Maio da 1872, pag. 5.

o movimento financeiro da estrada de ferro do Paraná foi o seguinte :

	1888	1889
Receita.....	751:023$762	771:442$932
Despeza.....	519:635$108	535:382$743
Saldo	231:388$654	236:382$745

Em 1889 a companhia recebeu do governo, a titulo de garantia de juros, a quantia de 658:853$364 ; além desse grande auxilio de que ella dispõe, ainda tem privilegio e outros favores, para prolongar os seus trilhos até á margem esquerda do rio Paraná (1).

A lei de 24 de Setembro de 1873 no § 3º do art. 1º diz; « O governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas que servirem de principal communicação entre os centros productores e os de exportação e não se concederá estes favores a mais de uma estrada em cada provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores ».

Ora, a primeira secção da estrada de que se trata, isto é de S. Francisco a Curytiba, tem que fazer um percurso sobre montanhas de granito e por um territorio todo montanhoso, atravessando valles de rios, em vez de procurar suas directrizes, arcando com todos os generos de difficuldades que póde encontrar um commettimento dessa ordem, para communicar com um porto uma região, onde a linha ferrea construida ainda não garantiu trafego rendoso e progressivo ao capital empregado nessa empreza, a ponto dos cofres publicos terem de auxilial-a.

Portanto, não se deve fazer uma concessão que vae offender os interesses do governo e indirectamente os dos particulates.

« A garantia de juros deve ser dada só com o intuito de animação.

Cumpre, pois, em geral, a empreza que requer esse favor demonstrar ao governo que se funda em calculos baseados sobre dados estatisticos officiaes, e em orçamentos das obras, cuidadosamente executados (2).

(1) *Viação Ferrea do Brazil*—pelo engenheiro Francisco Picanço, pag. 358.
(2) *Garantia de juros*—por André Rebouças, pag. 25.

Si isso tivesse sido exigido não teriamos concedido garantia de juros sem conhecer nem ao menos os pontos terminaes dos caminhos de ferro da Bahia e Pernambuco». (1)

A primeira secção da projectada estrada de ferro entre S. Francisco e o rio Paranà está quasi nas mesmas circumstancias (differençando-se apenas quanto á extensão, que é maior, e aos mais serios obstaculos a vencer) em que foram construidas as linhas do Estado do Paranà e de Santa Catharina.

De Curytiba em diante ella offenderá a zona privilegiada da *C. G. de Chemins de Fer Brésiliens* ou adoptará na sua construcção o systema mais dispendioso conhecido em emprezas congeneres.

O trecho de Antonina a Curytiba é incomparavelmente menor do que o de S. Francisco áquella cidade: a extensão de Paranaguá a Curytiba é de 111 k, 335 m.

Os dados que em seguida apresentam-se poem em relevo qual é o estado financeiro das companhias de estrada de ferro do Paraná e de Santa Catharina.

O dispendio do Estado com a fiscalisação e a garantia de juros á estrada de ferro de Paranaguá a Curytiba, consta do seguinte quadro (2).

(1) *Garantia de juros* =por André Rebouças, pag. 25.
(2) Extensão em trafego 111 kilometros.

Capital garantido (nessa secção)	11.492:042$707
Receita em 1888	751:023$762
Despeza » »	519:635$108

EXERCICIOS	FISCALISAÇÃO	A CAMBIO DE 27 D.	DIFFERENÇA DE CAMBIO	TOTAL EM MOEDA CORRENTE
1879—1880.	2:724$017	149:348$778	42:075$590	192:423$368
1880—1881.	10:161$200	492:833$370	132:483$135	625:316$505
1881—1882.	9:762$085	558:736$149	110:679$181	669:415$330
1882—1883.	9:743$330	676:082$925	82:003$942	758:086$867
1883—1884.	7:756$388	802:402$519	99:318$120	901:780$639
1884—1885.	9:006$664	800:648$005	104:084$240	904:739$245
1885—1886.	8:580$000	674:767$741	101:215$161	775:982$902
1886—1887 (1º semestre)	3:600$000	398:624$518	175:431$950	454:431$950
	61:330$774	4.553:504$005	758:446$801	5.311:970$806

As sommas despendidas pelo Estado com a fiscalisação e com a garantia de juros da Estrada de Ferro D. Thereza Christina constam do seguinte quadro: (1)

EXERCICIOS	FISCALISAÇÃO	A CAMBIO DE 27 D.	DIFFERENÇA DE CAMBIO	TOTAL EM MOEDA CORRENTE
1880—1881.	3:437$483	49:280$000	13:205$872	61:575$872
1881—1882.	7:263$174	172:571$297	43:450$185	216:021$482
1882—1883.	7:823$056	306:212$554	41:141$356	347:353$390
1883—1884.	6:951$116	375:188$407	49:435$295	421:623$702
1884—1885.	6:037$004	381:384$448	49:579$978	430:964$429
1885—1886.	2:974$782	392:638$852	58:895$827	451:534$676
1886—1887 (2º semestre)	2:620$000	196:325$407	27:485$556	223:810$963
	37:136$707	1.873:600$965		2.153:885$034

(1) *Estrada de Ferro D. Thereza Christina*, de Laguna ao Tubarão.—Extensão em trafego, 116 kilometros; capital garantido 5.609:258$020. O seu movimento financeiro foi o seguinte: receita em 1888, 31:754$840; em 1889, 32:886$840; despeza em 1888, 251:473$047, em 1889, 344:103$602.

A Estrada de Ferro de D. Theresa Christina tem como um dos seus principaes fins o transporte do carvão das minas do Tubarão.

Provavelmente o Estado por muitos annos pagará os juros garantidos á empreza. (1)

Por esses dados calculados em épocas em que o cambio era favoravel, vê-se que com estas duas estradas o Estado tem gasto, em poucos annos, mais de metade de seu valor, com garantia de juros.

Parece que qualquer outra que for construida em uma zona comprehendida entre ellas ha de dar o mesmo resultado, principalmente agora, que entra um novo factor no problema de que se trata — a Companhia Estrada de ferro de S. Francisco a Chopim, — que, partindo do mesmo porto, afasta-se para o sul, mas demanda o mesmo ponto terminal — o rio Paraná — pelo rio Iguassú, de accordo com o plano de viação da Republica.

O transporte de passageiros e mercadorias ficará muito mais caro, si for feito de S. Francisco para Curytiba do que do porto de Antonina para aquella cidade.

De facto, a comparação dos fretes por agua e por terra mostra que elle não pode concorrer com a navegação maritima e com a extensão, relativamente pequena, de um dos portos do Paraná á sua capital.

«O prolongamento superfluo de quatro leguas de estrada de ferro irá sobrecarregar o commercio de um imposto de 480:000$ no primeiro anno (disse um engenheiro notavel, referindo-se ao trecho de Paranaguá a Antonina,) o qual, por accumulação de juros e augmento natural dos produtos, excederá a mais de 7.000:000$, no fim do primeiro decennio.

Figurando-se a exportação de uma partida de 20.000 arrobas de herva-matte, e si for embarcada no porto de Antonina, pagará ao navio o mesmo frete que as cargas de Paranaguá com accrescimo de 20$, ao pratico; mas, si esse mesmo carregamento tiver de seguir pela estrada de ferro até á Ponta do Gato, o augmento de tarifa será de 2:400$000.

Eis ahi a vantagem desse trecho inutil de estrada de ferro, isto é, a prova mais frisante de que, em caso algum, póde um tal meio de transporte competir com a via maritima.» (2)

(1) *Viação Ferrea do Brazil*, pelo engen. Francisco Picanço, pag. 371.
(2) *Provincia do Paraná* — Demonstração da superioridade do caminho de ferro de Antonina a Curytiba pelos Barão de Teffé e engenheiros H. Hargreaves e A. Rebouças.

E' justamente o que se pode sustentar com relação á primeira secção da planejada linha ferrea: a mercadoria que for do norte com destino a Curytiba naturalmente procurará algum dos portos do Paraná e a que vier do sul, em vez de tomar o trecho de estrada de ferro do porto de S. Francisco, será transportada por mar até Paranaguá ou Antonina.

De Paranaguá ao rio Paraná ha uma extensão de 951 kilometros ; (1) de S. Francisco áquelle ponto ella deve ser muito maior ; portanto, para construir-se a linha ferrea projectada, é necessario fazer-se uma enorme despeza, desde que ella não evite as difficuldades, e os accidentes do terreno que se encontram nos logares que devem ser atravessados, mesmo na Serra do Mar, que como uma ingente barreira, separa o porto do planalto de Corytiba : mesmo assim offenderá as zonas privilegidas de linhas já decretadas.

Em emprezas como esta devem-se ter em consideração motivos de varias ordens : « fra tutti i vantaggi una que da strada ferrata si retrogono, si dee pertanto nella construzione averedi mira i piú addatti al tempo ed al luogo.

La celerita del viaggio é certamente un bene principalissimo, ma non il solo, e memeno sempre il preponderante : tale sará per le persone, ma in generale non altretanto per le merci varierá d'importanza a secondo per esempio della magiore e minore facilitá, de deperiere nel viaggio.

Ottre pero la celebritá, dalle strade ferrate si attengono vantaggi non mene importanti : siccome quello massimo della impontualità, e quello di un enorme corregio contemporaneo coll'impregio de forza relativamente minore, e quindicon minor costo, che mediante il carregio ordinario. Or bene ; non a torto Walter osserva, che da principio si cerco principalmente la celerità, e questa indistinctamente per le persone e le merci, né solo per certe merci ma pertutte. Ora in parte perchè si peneva in prima riga l'elemento technico senza coordinato colle condizione economiche, in parte perché le stesso elemento technico non se poneva in reluzione che non un solo degli uffici a cui le strade ferrate sono destinate, la construzione portó un dispendio enormemente piú grande del necessario. Ció riusciva di pregiudizio in due modi : e per la somme ingente di capitale, che veniva ritirato da altri impieghi, e per l'impossibilitá di dare alle strada

(1) *Caminho de Ferro D. Izabel.*

ferrata tuta quella estensione, che sarebbe statá necessaria.» (1)

Pelos dados seguintes poder-se-á fazer um confronto entre a estrada do Paraná em trafego e a secção em construcção e a de S. Francisco, que será construida quasi em linhas rectas, para poder ter apenas 800 kilometros, (2): do ponto inicial a Ponta Grossa ella forma um angulo, em cujo vertice fica Curityba e de Ponta Grossa ao Rio Paraná irá em linha recta : só assim poderá ser levada a effeito, como se póde deduzir dos termos do requerimento que foi presente á commissão.

DENOMINAÇÃO DOS LOGARES	EXTENSAO EM KILOMT.	ALTURA
Curytiba	0	894 m
Serrinha	60	858
Rio Liberato	80	860
Rio Palmeiras	120	818
Bitú Mirim	210	810
Campinas	260	909
Colonia Santa Thereza	295	294
Salto das Ariranhas	390	449
R. Alonzo	440	400
Salto da Bulha	500	353
Salto das Bananeiras	565	305
Pari dos Coroados	580	297
Corredeira de Ferro	675	270
Bocca do Ivahy	830	256
Rio Paraná	840	256

Desde 1870 que trata-se de ligar o Matto Grosso com outro porto de mar, sem ser o do Rio de Janeiro.

A construcção da estrada de ferro Madeira e Mamoré terá uma influencia muito grande sobre o futuro do Brazil e suas relações com os Estados Unidos.

A empreza é do um alcance tão vasto, que será difficil exagerar a sua importancia.

A construcção da parte desta estrada ferrea (3) na exten-

(1) Fedelle Lapertico—*Il Commercio*, pag. 106.
(2) William L. Lloyd—Relatorio da Estrada D. Isabel.
(3) O dec. n. 4.509 de 20 de Abril de 1870 concedeu ao coronel Georg Earl Church privilegio por 50 annos para a construcção de um caminho de ferro, que, desenvolvendo-se pela margem direita do Rio Madeira, supra a secção innavegavel comprehendida pelas cachoeiras de Santo Antonio e Guajará-Mirim...

Em 1874 foi assignado um accordo, que poz termo aos pleitos e ás reclamações dos empreiteiros, que deu quitação á *Public Works*— e

são de 153 1/2 milhas da villa de Santo Antonio até Guajará Guassú, no Matto Grosso, já havia sido contractada com uma companhia ingleza, mas esta deixou caducar o contracto, em consequencia «de grandes difficuldades materiaes e erros financeiros». O contracto actual (refere-se ao contracto P. e T. Collins, que teve o mesmo resultado que o inglez) abrange a construcção de mais algumas 40 milhas, até além do Salto do Guajará Mirim. (*Revista Industrial Illustrada* pelo Dr. J. Carlos Rodrigues, pag. 53, n. 8, Fevereiro de 1878). O plano geral de Viação da Republica cogitou dessa estrada, ampliando as concessões anteriores.

.....

«Com as palavras da directoria da Companhia Paulista mostraremos de que ordem é o direito e o sacrificio que allega, pelo que fica em sobresalto si o Governo Imperial não fizer o prolongamento para Matto Grosso, como ella contava, para que a linha de Campinas e Rio Claro tivesse renda.

(Relatorio de 20 de Fevereiro de 1876, apresentado aos accionistas dessa Companhia, pag. 15.)

.....

.....

«A opposição contraria á Companhia Paulista, para prolongamento de ramaes, cessou mediante a indemnisação de 40:000$ pela despeza dos concessionarios, sendo 35:000$ em dinheiro e 5:000$ em acções do ramal, no valor completo de 200$000.»

.....

Eis ahi a Companhia Paulista *comprando* em 1876 o sacrificio de construir o ramal de Mogy-Guassù: contando, segundo diz, com essa garantia por outra fórma, porque, segundo todas as indicações officiaes o prolongamento seria por esse valle; e isso depois de terminada a exploração do governo por Araraquara em 1875. (Informação sobre o requerimento da Companhia Paulista concernente á preferencia do valle de Mogy-Guassù para prolongamento da estrada de ferro de S. Paulo, por F. A. Pimenta Bueno, pag. 21, 1877).

---

assegurou-lhe uma indemnisação de Lb. 45.000 pelas despezas realizadas com as obras.

E' fóra de duvida que os estudos realisados até hoje pelos agentes da companhia inspiram pouca confiança e que a directriz explorada está longe de ser definitiva. (*A Exposiçao das Obras Publicas em 1875*, pag. 175).

« Continuo a pensar que a Estrada de Ferro do Amazonas e Matto Grosso (Madeira, Mamoré Railway), é a linha de communicação entre a Bolivia e o oceano que melhor attende aos reciprocos interesses daquella republica e do Imperio, parecendo-me, portanto da maior conveniencia a concessão da mencionada garantia de juros. (Relatorio do ministro da agricultura de 1877, pag. 169).

E' muito sabido que o sargento-mór de engenheiros Luiz d'Alincourt, foi um dos diligentes viajantes dos sertões de S. Paulo, Minas, Goyaz e Matto Grosso e que estudou as linhas de viação de Santos a Cuyabá (1).

Sem nenhum interesse que prejudicasse seu animo na direcção mais conveniente para Matto Grosso, assim se exprime na memoria escripta em Cuyabá em 1825, sobre a jornada que fez em 1818, do porto de Santos a essa cidade.

.....

«Julgo que a estrada se poderá começar da villa de Mogi-Mirim, na provincia de S. Paulo, deixando á direita a actual, seguindo à esquerda, a rumo de noroeste meio oeste, por um terreno elevado que faz parte da dita provincia, em que ha já povoadores e algumas fazendas de gado. Este terreno fórma uma especie de zona fechada ao septentrião, pelo rio Mogy-Guassú, e ao meio-dia, pelo Tieté, etc.» (2)

E' por ahi que se segue a linha do governo, e verifica-se o que disse Alincourt—suppondo ser a linha mais directa, quando ainda não se empenharam em prolongar nenhum ramal de estrada de ferro (Ob. cit. pag. 39).

«Em 1893, foi votada pelo Congresso Federal uma lei autorisando a construcção da linha de Catalão a Cuyabá e prescrevendo o emprego de officiaes e praças do exercito nos estudos e execução das obras.» (3)

Parece que actualmente esse é o unico meio de resolver-se com rapidez a importante questão de que se occupa, adoptando-se na realisação da estrada o alvitre apresentado por William Lloyd, Antonio e André Rebouças e Gomes Calaça, alvitre que já foi mencionado e que é digno de toda a ponderação.

---

(1) *Memoria sobre a viagem do porto de Santos á cidade de Cuyabá*, por Luiz de Alincourt, sargento-mór engenheiro, 1825. Rio de Janeiro na typographia imperial e nacional, 1830.

(2) Ob. cit. pag. IX.

(3) A Russia tem posto em pratica o mesmo alvitre.

Esse systema foi adoptado na construcção das estradas de ferro na India : até 1856 a dirrecção como a execução daquelles trabalhos eram exclusivamente militares.

Dessa epocha em diante, por intervenção do marquez de Dalhousie, alterou-se o regimen das vias ferreas. (*Les voies de communication de l'Inde*, par P. Vidal Lablache 1877).

A estrada de S. Francisco não satisfaz as condições economicas, estrategicas nem commerciaes e não alveja o seu objectivo do modo pelo qual o poderão fazer as que já foram decretadas.

Já em 1884 era opinião corrente que nenhum outro traçado satisfazia completamente as condições da estrada para Matto Grosso como o do valle do Rio Grande. E' o unico que estabelece facil e rapida communicação com a grande arteria de uma rêde geral de caminhos de ferro que tende a desenvolver-se e que já suppre tres grandes provincias.

O desenvolvimento provavel do traçado por S. Paulo até Sant'Anna do Parnahyba é de 600 kilometros.

Considerando o traçado que o governo em 1873 resolveu explorar do Rio Claro a Sant'Anna do Parnahyba (1) nota-se que o desenvolvimento provavel medirá 1.390^{k}471, do Rio de Janeiro ao mesmo ponto objectivo, utilisando as vias ferreas em construcção e em projecto. Pelo valle do Rio Grande o traçado : I satisfaz completamente as condições politicas e estrategicas ; II. Estabelece facil e não interrompida communicação entre o Rio de Janeiro e Matto Grosso ; III. Evita completamente a baldeação ; IV. Reduz consideravelmente a distancia, podendo communicar os dous pontos em 30 horas, como provam os dados seguintes : (2)

(1) Memoria *justificativa dos planos apresentados ao Governo* para o prolongamento da estrada de ferro de S. Paulo, por Francisco Antonio Pimenta Bueno.

(2) *Caminhos de ferro* pelo engenheiro J. Ewbank da Camara.

Quadro synoptico das distancias da cidade do Rio de Janeiro á Miranda, pelo valle do Rio Grande

NUMEROS	ESPECIFICAÇÃO	DISTANCIA EM KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
I	Rio de Janeiro a Entre Rios..	197.685	Pela Estrada de Ferro Central.
II	Entre Rios a Barbacena..	182.695	Desenvolvimentos provaveis do caminho de ferro
III	Barbacena a Lavras..	170.000	
IV	Lavras a Sant'Anna do Parnahyba	800.000	
V	Sant'Anna a Miranda..	500.000	
		1.850.281	

Rio de Janeiro a Miranda, via S. Paulo

NUMEROS	ESPECIFICAÇÃO	DISTANCIA EM KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
I	Rio a Barra do Pirahy..	108.100	Pela E. F. Central.
II	Barra a Cachoeira.	152.620	Idem.
III	Cachoeira a S. Paulo.	232.751	S. Paulo e Rio.
IV	S. Paulo a Rio Claro.	208.000	Desenvolvimentos provaveis.
V	Rio Claro a Sant'Anna	600.000	
VI	Sant'Anna a Miranda.	500.000	
		1.801.371	

Rio de Janeiro a Miranda, via S. Paulo, utilisando a navegação de Santos ao Rio de Janeiro

NUMEROS	ESPECIFICAÇAO	DISTANCIA EM KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
I	Rio a Santos	300.000	Via maritima.
II	Santos ao Rio Claro	290.500	Caminho de ferro em trafego.
III	Rio Claro a Sant'Anna	600.000	Desenvolvimentos provaveis.
IV	Sant'Anna a Miranda	100.000	
		1.6.0.500	

Rio de Janeiro a Miranda pela provincia do Paraná, utilisando a viação ferrea existente e segundo a directriz estudada, pelos valles dos rios Ivahy, Ivinheima, Brilhante e Mondego

NUMEROS	ESPECIFICAÇAO	DISTANCIA EM KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
I	Rio a Barra do Pirahy	108 100	Estrada de Ferro Central.
II	Barra a Cachoeira	157.620	Idem.
III	Cachoeira a S. Paulo	232.751	E. de F. S. Paulo e Rio.
IV	S. Paulo a Sorocaba	110.500	E. de F. de Sorocaba.
V	Sorocaba a Curityba	300.000	Desenvolvimento provavel.
VI	Curityba a Corredeira de Ferro	650.000	Estudos do Paraná a Matto Grosso.
VII	Corredeira de Ferro a Sete Voltas	627.000	Idem. Navegação fluvial.
VIII	Sete Voltas a Miranda	270.000	
		2.455.971	

Rio de Janeiro a Miranda pela provincia do Paraná, utilisando a via maritima do Rio a Antonina

NUMEROS	ESPECIFICAÇAO	DISTANCIA EM KILOMETROS	OBSERVAÇÕES
I	Rio a Antonina	700.000	Via maritima.
II	Antonina a Curityba	80.000	
III	Curityba a Corredeira de Ferro	650.000	
IV	Corredeira de Ferro a Sete Voltas	62.700	
V	Sete Voltas a Miranda	270.000	
		1.762.760	

RESUMO

NUMEROS	ESPECIFICAÇAO	DISTANCIA	OBSERVAÇÕES
I	Rio de Janeiro a Miranda, pelo valle do Rio Grande	1.850.380	Directamente.
II	Idem por S. Paulo	1.806.471	Por caminho de ferro com tres baldeações.
III	Idem idem	1.690.500	Idem por mar e com tres baldeações.
IV	Idem pela provincia do Paraná	2.455.971	Idem pelos rios e com tres baldeações.
V	Idem idem	1.762.700	Idem, idem e por mar, com duas baldeações.

Relativamente aos traçados com destino a Cuyabá tem o do valle do rio Grande (1) a vantagem principal de partir da propria capital do Imperio, centro do governo e dos maiores recursos commerciaes e militares; em vez de partir do porto de Santos, cuja communicação com esta capital póde ser interceptada no caso de guerra, em que tome parte uma potencia que disponha de força naval (2).»

Si a estrada tiver como ponto inicial o porto de S. Francisco augmenta-se consideravelmente do Rio de Janeiro a Cuyabá com um rodeio inutil, despendiosissimo e superfluo, e agrava-se sem necessidade o custo do transporte e o tempo da viagem (apesar da estrada ter de ser construida quasi que em linha recta, na secção de maior desenvolvimento) em prejuizo de uma communicação que deve primar pela rapidez e barateza.

« Ha ainda uma linha (á qual não se fez referencia no quadro synoptico das distancias, já mencionado) que tem a mór parte do seu trajecto na provincia do Paraná, cuja inferioridade em relação as outras não é difficil demonstrar.

« E' a proposta pelo engenheiro Tourinho, a qual tem de commum com as outras a porção comprehendida entre Guarapuava e a Corredeira de Ferro e d'ahi em diante até Matto Grosso, differindo em parte, entre o littoral e Guarapuava, em não partir do porto de Antonina mas do de São Francisco e em passar na freguezia do Rio Negro e approveitar a navegação deste rio e a do Iguassú até o porto da União, donde prosegue por terra para Guarapuava.

Esse excesso de desenvolvimento é um dos defeitos do referido projecto.

E' facil provar que a linha terrestre fluvial a Guarapuava é muito mais comprida do que a toda terrestre de Antonina ao mesmo termo.

Cotejadas as duas linhas por sua influencia politica e commercial, de certo não se póde negar a superioridade da que desde o seu principio percorre o Estado do Paraná.

Em conclusão, no sentido de servir a Matto Grosso (3)

---

(1) Si partindo-se de Antonina leva-se o tempo mencionado, fazendo-se a mesmo viagem do Rio ao porto de S. Francisco a distancia será muito maior.

(2) Estrada de Ferro D. Izabel pelo engenheiro Antonio Rebouças

(3) *Caminho de ferro D. Isabel* — Estudo comparativo das vias de communicação para Matto-Grosso, pelo engenheiro Antonio Rebouças, pag. 56.

Do tempo necessario para percorrer as distancias respectivas dos tres traçados de caminhos de ferro do Rio de Janeiro a Miranda. A velocidade dos trens é calculada em 30 kilometros por hora, incluindo paradas.

NUMEROS	TRAÇADOS	DISTANCIA EM KILOMETROS	HORAS E MINUTOS	OBSERVAÇÕES
I	Valle do Rio Grande.	1.850.380	61 h. 33m	Communicação directa sem baldeação.
	S. Paulo, via terrestre :			
II	Rio de Janeiro a Cachoeira	265.720	.. ..	Estrada de Ferro Central. Bitola 1m,60.
	Cachoeira a S. Paulo.	232.751	.. ..	1ª baldeação. Bitola 1m,00
	S. Paulo ao Rio Claro..	108.000	.. ..	2ª baldeação. Bitola 1m,60.
	Rio Claro a Sant'Anna....	600.000	.. ..	3ª baldeação. Bitola 1m,00.
	Sant'Anna a Miranda.....	500.000	.. ..	Sem designação de bitola.
		1.803.471	60 12	
	Perda de tempo com 3 baldeações....		15 0	
			75 12	Termo médio, cinco horas para baldeação. No caso de transporte de material de guerra, augmentará o tempo necessario á baldeação.
	S. Paulo, via maritima e terrestre :			
III	Rio de Janeiro a Santos..	389.000	16 0	Por mar. Vapores nacionaes.
	Santos ao Rio Claro..	290.500	.. ..	1ª baldeação. Estrada de Ferro. Bitola 1m,60.
	Rio Claro a Sant'Anna	600.000	46 17	2ª baldeação. Estrada de Ferro. Bitola 1m,00.
	Sant'Anna a Miranda.	500.000	.. ..	Sem designação de bitola.
		1.770.500	62 18	
	Perda de tempo com baldeação.....		10 0	
			72 18	Augmentará no caso de transporte de material de guerra.
	Paraná, via terrestre e fluvial :			
IV	Rio de Janeiro a Cachoeira	265.720	.. ..	Estrada de Ferro Central. Bitola 1m,60.
	Cachoeira a S. Paulo.	232.751	.. ..	1ª baldeação. E. de F. Central. Bitola 1m,00.
	S. Paulo a Sorocaba..	110.500	.. ..	Caminho de ferro em trafego. Bitola 1m,00.
	Sorocaba a Curytiba..	309.000	.. ..	Sem designação de bitola.
	Curytiba a Corredeira de Ferro	650.000	.. ..	Sem baldeação, si for a bitola de 1 metro.
	Corredeira de Ferro a Sete Voltas ..	627.000	.. ..	Estudou-se o traçado para bitola de 1 metro.
	Sete Voltas a Miranda	270.000	.. ..	Baldeações. Navegação fluvial.
		2.455.971		
	Perda de tempo com 3 baldeações		15 0	
			117 12	

RESUMO

NUMEROS	TRAÇADOS	BALDEAÇÕES	TEMPO DE PERCURSO		OBSERVAÇÕES		
I	Valle do Rio Grande.	0	61h	33m	ou 2d	13h	33m
II	São Paulo.. (1º caso...	3	75	12	3d	3h	12'
	(2º caso...	2	72	18	3d	0h	18'
III	Paraná (1º caso..	3	96	48	4d	0h.	48'
	(2º caso..	3	117	12	4d	21h	12' (1)

(1) *Caminho de Ferro*, ligação do Rio de Janeiro pelo valle do Rio Grande. Noticias pelo engenheiro José Ewbank, da Camara, 1874.

só descobrimos desvantagens em adoptar, em vez do porto de Antonina, o de S. Francisco, por ponto de partida (1).

Alem dos inconvenientes mencionados, a bitola da estrada será larga.

« A importante questão sobre a bitola preferivel, para os caminhos de ferro tem sido largamente discutida sob o ponto de vista economico e das vantagens e desvantagens que, da sua maior ou menor largura, podem resultar para o traçado » (2).

« Nos terrenos muito accidentados e onde o trafego será limitado, pelo menos nos primeiros annos ; alli a bitola estreita será preferivel, visto que os lucros provaveis não compensariam por certo as grandes despezas que acarretaria a construcção de uma via ferrea de bitola larga, onde não se poderia empregar declives fortes, nem curvas de pequenos raios sem augmentar-se o peso bruto do motor, diminuindo-se o peso util a transportar-se, ou então si se quizesse evitar os declives fortes e curvas de pequenos raios, seria desnecessario desenvolver-se muito o traçado sem grande acrescimo no seu orçamento. Com bitola estreita, reduzindo-se de um lado o orçamento total da construcção e de outro as despezas constantes com o seu custeio, poder-se-ha pois satisfazer as necessidades dos centros pouco productores, onde sendo o terreno accidentado, não valeria a pena construir-se uma via ferrea de bitola larga; ficando assim para sempre taes pontos privados do bem que emana das rapidas vias de communicação.

Deverei ainda acrescentar que, nos paizes novos, como o Brazil, onde pouco a pouco se vão creando centros industriaes e agricolas, a via-ferrea de bitola estreita virá prestar grandes serviços, contribuindo poderosamente para o desenvolvimento de suas riquezas naturaes, todas as vezes que forem construidas com toda a sciencia e economia » (3).

« O mais singelo caminho de ferro é em certos casos muito preferivel á estrada a mais aperfeiçoada ; pode custar menos se for construida com estricta economia, que deve

---

(1) Ob. cit., pag. 31.

(2) Memoria justificativa dos planos apresentados ao Governo para o prolongamento da Estrada de Ferro de S. Paulo, por Francisco Antonio Pimenta Bueno, pag. 41.

(3) *Estrada de ferro de Cuyaba a Lagoiaha*. Relatorio do Chefe da Commissão incumbida dos estudos, pelo engenheiro F. José Gomes Calaça pag. 16.

presidir indefectivelmente á execução das obras publicas nos paizes novos.

Infelizmente a mór parte das vezes temos observado que se tem commettido o erro de empregar custosos processos de construcção, quando deviam ter sido preferidos os mais toscos e os mais primitivos que produziriam resultados quasi iguaes e vantagens economicas importantissimas.

Assim é que vemos por vezes custosas estações, construidas debalde porque recebem um numero insignificante de passageiros ; carros e vagões luxuosos para o uzo de populações pobres e pouco civilisadas ; pontes de ferro importadas de paizes estrangeiros por grandes sommas, quando na região atravessada abundavam a pedra e as madeiras para taes construcções.

O que na realidade, é necessario, nos casos como aquelle de que nos occupamos é rigorosamente um *tramway* ou um caminho de ferro primitivo, e não uma estrada com os aperfeiçoamentos ora introduzidos nos paizes mais civilisados.

Uma via de communicação da especie mais economica, que se vá aperfeiçoando á proporção que o paiz progredir, é a solução verdadeira e racional do problema, que ora nos occupa.

Tudo deve ser confiado ao bom senso dos engenheiros, que comprehendem perfeitamente que não se trata de levantar um monumento para vangloria de seu genio, mas sim de realisar, tão somente com uma limitada somma de recursos, uma obra cujo principal caracter deve ser a utilidade pratica.

O homem pobre contenta-se construindo uma tosca choupana : o rico deleita-se na construcção de magnificos palacios. » (1)

« E' nossa opinião que no prolongamento das nossas vias ferreas, si se quer realisal-as em breve, como tanto conviria, ha que abandonar a idéa de locomoção a vapor em larga escala para adoptar os baratos *tramwais*, seja os de exiguas proporções e das condições mais economicas proprias para locomotivas de peso reduzido, seja os ainda menos caros, simplesmente para conseguir tracção dos motores ani-

(1) *Caminho de ferro de D. Izabel*— Da Provincia do Paraná a de Matto Grosso. Considerações geraes sobre a empreza pelo Visconde de Mauá. Relatorio por Villiam Lloyd, pag. 146

maes mais effeito util, tanto em velocidade como em carga transportada, do que ordinariamente produzido nas melhores estradas de rodagem.

Si na parte concluida de seus troncos, ao procurar a zona vizinha ao littoral, a mais populosa e cultivada do paiz, quasi todas as novas estradas de ferro não teem achado com que pagar o seu custeio e os juros do enorme capital, que consumiram ; como esperar, que internando-se por districtos cada vez menos productores e continuando a ser construidas sempre por um systema tão dispendioso, possam siquer manter e mesmo prosperar ?

Estamos por conseguinte e convencidos que no projecto do prolongamento das vias ferreas brazileiras, sem exceptuar até as mais florescentes, deve-se procurar quanto possivel rebaixar o importe de seu estabelecimento, não só afim de que torne-se realisavel estendel-as desde logo, nas criticas circumstancias do presente, como para que nellas se verifique o excellente principio economico, que nos parece deve ser rejeitado no projecto de qualquer via de communicação a saber : que nunca custem capital superior ao que pode ser retribuido pelo rendimento de seu trafico, deduzidas as respectivas despezas do custeio, ou como laconicamente exprime a phrase ingleza, que sejam *sel supporting*. » (1)

Uma estrada de ferro, de bitola larga, partindo do Porto de São Francisco e dirigindo-se para o rio Paraná, passando por Curytiba e Ponta Grossa, será lucrativa para os seus accionistas, se o governo conceder-lhe garantia de juros, de accordo com os termos da petição que foi presente á commissão, como succede com as companhias das estradas do Paraná e de Santa Catharina, que recebem o auxilio do governo em ouro, mas será pesadissima aos cofres publicos ; será uma empreza de luxo : mas « o luxo e ostentação nas obras de utilidade publica, reprehensiveis e hoje fóra de uso nos paizes mais ricos da Europa, devem evidentemente ser de todo banidas de um paiz como o nosso, onde ainda se está por encetar os trabalhos de primeira necessidade, indispensaveis para melhorar as condições naturaes dos nossos portos de mar (2) »

O capitão Christian Palm, tratando da construcção de

(1) *Caminho de Ferro de D. Isabel*— Estudo comparativo das vias de communicação para Matto Grosso pelo engenheiro Antonio Rebouças, pag. 42.

(2) *Garantia de juros* pelo engenheiro André Rebouças, pag. 80.

uma via ferrea interocéanica, do Rio de Janeiro a Lima, dava preferencia para esse commettimento, á estrada de bitola estreita, baseando-se em motivos dignos de toda ponderação : a preferencia entre a bitola larga e a estreita resolveu-se nestes dous ultimos annos e as vantagens da bitola estreita consistem no seguinte : 1.° grande economia comparativa nas primeiras construcções ; 2° a grande vantagem de augmentar a carga sem augmentar o peso do trem ; 3°, a grande economia na conservação da via permanente em consequencia do menor peso do trem rodante ; 4°, economia na duração das rodas, em consequencia da reducção do peso da mesma roda ; 5°, grande augmento na força das locomotivas ; 6°, grande economia no custeio ; 7°, augmento compativo na capacidade do trafego ; 8°, grandes vantagens obtidas da applicação das locomotivas do systema Fairlie, de força concentrada, igualmente a pressão de todas as rodas sobre os trilhos ; grande economia de combustivel e de salarios por causa da certeza da força (segundo a opinião de Spooner); 9°, o governo do Brazil, além disto, adoptou ha pouco tempo a bitola estreita para a estrada do Atlantico atravéz do paiz até ás proximidades das fronteiras da Bolivia.

Em favor das vantagens da bitola estreita, temos a honra de apresentar mais estas demonstrações : *a*) as experiencias feitas na estrada de ferro de Festinigg, em Galles ; *b*) experiencias feitas com as machinas Fairlie.» (1)

« En todas las partes del mundo, en la India, Australia y en los Estados Unidos se estan construyendo con trocha angosta, lineas de grande estension.

En cuanto al credito de la Republica Argentina, lejos de perder, ha de ganar considerablemente.

Non son solo los praticos norte-americanos, sinó tambien los hombres praticos del mundo, los que antes de prestar sus capitales para la creacion de una empreza industrial, se hacen da pregunta de orden :

—Does it pay or does it not pay—

Y no necessita tener mucha ciencia para comprender que mientras menores sean los gastos de construcion, y de

(1) Memoria sobre uma via-ferrea interoceanica do Rio de Janeiro a Lima por Ch. Palm. pag. 17.

exploration, permaneciendo las entradas exactamette las mismas, el resultado ha de ser mas vantajoso.

Si un estanciero, por ejemplo, construy sin obejto una casa grande e costosa, que consumiera improductivamente una porcion considerable de sus rentas, esto no seria parte para que su credito aumentara en la bolsa.

Del mismo modo, si la Republica Argentina invirtiera pesos fortes 11.160.000 para atender a sus necessidades, podiendo haberlo hecho solo con pesos fuertes 8.460.000 su credito bajara en proporcion a despifaro.

Siguiendo la conducta opuesta, los resultados seram contrarios y el credito subira proporcionalmente al ahorro.

. . . . . .

Creemos nos ha de permittir que citemos ejemplos de paizes que tienem una plobacion treinta veces maior que la Republica Argentina, como la Russia ó sessenta veces, como se calculava ser la de la India y que dispone de un territorio estenso, que no dudamos, ha de satifacer-le. La Australia y Norte-America son seguramente paises que cuentan con un porvenir magnifico.

Ahora bien, en todas essas partes los ferrocarrilles angostos han mostrando ser sufficientes para sus traficos». (1)

Convem solicitar a attenção do Governo para as seguintes providencias, que são urgentes : Fixar para todas as estradas de ferro a bitola de um metro, exceptuando-se :

a) as estradas de ferro D. Pedro II e da Companhia Paulista, que, pelas circumstancias especiaes em que se acham, devem ser prolongadas com a bitola que teem;

b) as estradas industriaes e outras de interesse puramente local, que por sua posição não poderem entroncar-se na rêde geral. (Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil, pag. 374.)

« Em seguida damos o custo medio por milha, a receita liquida e as despezas de trafego de quatro estradas de ferro do Canadá, duas com bitola de 5 $^{1}/_{2}$ pés (1^{m}, 60) , uma com bitola de 1^{m},13, e outra com a de 1^{m},08. Os dados que se referem ás duas primeiras são para o anno de 1875, e os das duas ultimas para o anno findo de 30 de Junho de 1876.

Bitola larga, custo por milha, 73:077$000.

Bitola larga, receita liquida por milha, 2:276$000.

(1) *Ferro-Carriles Economicos par la Republiia Argentina.* Serie de articulos publicados en *La Tribuna* por Luiz A. Huergo y las observaciones del Sr. Pedro Petersson 1872. pags. 77 e 101.

Que é tres por cento do custo.

Bitola estreita, custo por milha, 36:752$000.

Bitola estreita, receita liquida por milha, 1:486$000.

Que é de 4 por cento do custo.

Bitola larga, despezas de trafego por trem, milha, 1:270$000 ;

Bitola estreita, despezas de trafego por trem, milha, 1$073.

Bitola larga, despezas de trafego por wagão—milha, 0344.

Bitola estreita, despezas de trafego por wagão—milha, 0$170.

Bitola larga, receita, liquida por trem — milhas, 0$735.

Bitola estreita, receita liquida por trem — milha, 0$697.

Bitola larga, receita liquida por wagão — milha, 0$114.

Bitola estreita, receita liquida por wagão — milha, 0$113.

Esta comparação, tomando-se em consideração a differença no custo primitivo de estradas ferreas dos dous systemas, é muito favoravel ás de bitola estreita que passam por uma parte do paiz, ha pouco aberta á exploração, por meio de caminhos de ferro, emquanto as de bitola larga acham-se em trafego, já muitos annos (*Revista Industrial Illustrada* — vol. 2° n. 11 pag. 147).

«O caminho de ferro de bitola estreita produz :

I. Velocidade identica, á praticamente adoptada nas vias largas.

II. Reducção de 50 °/₀ no valor geral das obras.

III. Reducção de despezas de custeio, á quota inferior a 35 °/₀.

IV. Renda liquida superior a 9 °/₀ do capital empregado na construcção.

Resulta, portanto, que a bitola estreita produz vantagens identicas ás da via larga, porém, com differenças notaveis na reducção do capital, trabalho, custeio e do augmento sensivel da renda.

Ora, quando o governo e a iniciativa particular, com a construcção de caminhos de ferro, apenas começam a favorecer mais de perto a lavoura, a principal fonte de riqueza

e prosperidade do paiz ; dando-lhe outro mais forte e mais seguro incremento e vencendo distancias entre os grandes centros productores e exportadores : é contra todos os preceitos economicos, utilisar sommas consideraveis no estabelecimento de vias ferreas de bitola larga, que por defeitos de traçado, *invalidade* de calculos estatisticos e mil outras circumstancias de momento, podem produzir deficit ou renda que não compense o sacrificio de grande emprego de valores.

A commissão nomeada pelo Instituto Polytechnico Brazileiro, (1) para interpor parecer sobre a preferencia de bitolas, pensa, portanto, fundada na logica irrecusavel dos algarismos e nos resultados constantes da pratica, que é de toda conveniencia adoptar-se a via estreita, na construcção dos caminhos de ferro nacionaes.

Em tempos mais prosperos, quando o desenvolvimento industrial reclamar novo e vasto percurso para as rêdes de vias ferreas, garantindo-lhes renda certa e favoravel, então, nesse futuro, que póde não ser distante, dê-se mais larga proporção á bitola (2).

Seria um erro lastimavel fazer-se a concessão pedida, pelos motivos já apresentados e por ir de encontro á opinião de profissionaes distinctissimos (alguns dos quaes já não existem) que conheciam a questão *de visu*, que estavam previamente compenetrados da natureza da região que occupavam e convencidos dos caracteres das linhas que podiam ser determinadas e do papel que iam representar, tendo o fito director no objecto que tinham em mira.

O peticionario além de pretender favores importantissimos do governo, requer tambem que, si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro regule o cambio de 27 dinheiros por um mil réis para todas as operações. (3)

Mesmo que o prazo da garantia de juro fosse concedido por dez annos, só a differença do cambio era sufficiente para indemnisar o capital empregado nessa empreza.

---

(1) A commissão compunhe-se dos engenheiros J. Ewbank da Camara, Luiz Augusto de Oliveira e Henrique Eduardo Hargreaves.

(2) *Caminhos de Ferro Nacionaes* — Bitola preferivel pelo engenheiro J. Ewbank da Camara, pags. 59 e 60.

(3) O peticionario refere-se a todos os favores concedidos a companhia de estrada de ferro do Alto Tocantins. A clausula XXXI, lavrada de accordo com o decreto n. 862 de 16 de Outubro de 1890 (decreto da concessão da mencionada estrada) diz : Si os capitaes da empreza forem levantados em paiz estrangeiro regulará o cambio de 27 dinheiros por 1$ para todas as operações.

As concessões que foram feitas para construcção de estradas que dirigem-se para Matto Grosso ficarão em 140 mil contos, com todos os favores do decreto de 16 de Outubro de 1890.

O Sr. senador Christiano Ottoni, em um importante estudo sobre os meios de communicação entre Matto Grosso e um porto de mar, disse:

« Da combinação destes dous elementos—difficuldades da communicação interna e predominio da razão estrategica—resultou para muitos pensadores a convicção de que o verdadeiro caminho seria pela então provincia do Paraná.

.....

A primeira voz autorisada que se ergueu, proclamando que naquella preferencia o governo do Imperio ia caminho errado, foi a do illustrado barão de Melgaço. Escrevia elle em 1874: E' de toda evidencia que a linha proposta pelo Sr. Visconde de Mauá, além de ter os defeitos inherentes ás vias mixtas, é muito mais extensa do que a prolongação de algumas das estradas de S. Paulo ou Minas.

Actualmente os dados da questão estão completamente mudados.

A evolução dos espiritos, abandonando as communicações pelo Paraná e a viação mixta, preferem a via ferrea ininterrupta, partindo da capital. » (1)

De Catalão devem partir duas estradas em direcção á Bolivia (as Companhias Oeste de Minas e Mogyana dirigem-se para Catalão e seus trabalhos estão muito adiantados).

De uma é cessionaria a Companhia Sapucahy.

Os estudos feitos attingem a Goyaz, tendo-se verificado que a linha terá nesse trecho o desenvolvimento de 424 kilometros.

A outra estrada, partindo de Catalão, passando pelas cidades de Goyaz, Cuyabá, S. Luiz de Caceres e logar navegavel do rio Guaporé, irá terminar em Matto Grosso, em ponto limitrophe com a Bolivia, devendo servir a navegação do Araguaya e do rio das Mortes, directamente ou por meio de ramaes.

Além dessas concessões, ainda foram feitas as seguintes: a de Ponta Grossa a Nioac, com ramaes para Bahús, rio Apa e mais tres que unam o Jatahy, Guarapuava e Tibagy. (2)

(1) Parecer da commissão de Obras Publicas do Senado, n. 21 de 1894.

(2) Decr. n. 550 de 17 de Setembro de 1891.

A do Pontal do Rio Pardo ao ponto mais conveniente da fronteira da Bolivia, passando por Fructal, Sant'Anna do Paranahyba e S. Luiz de Caceres. (1)

O governo de Minas annunciou em concurrencia publica, de accordo com a lei deste anno, a construcção de uma estrada de ferro quo partindo de Uberaba vá terminar no Rio Grande, abaixo da cachoeira do Maribondo. (2)

«Sobre a escolha da direcção preferivel são dignas de consideração as seguinte linhas, escriptas pelo barão de Melgaço: Lançando os olhos sobre a carta da provincia, vê-se que o quadrilatero formado pelos parallelos 14° e 16° e os meridianos de 58° e 60' (O. de Paris) comprehendem as cidades de Cuyabá, Poconé e S. Luiz de Caceres (villa Maria) as villas do Diamantino e Rosario, Livramento, Guia, Brotas e Chapadá.

A respectiva população segundo o recenseamento de 1872, abrange oito decimos da população total da provincia. O dito quadrilatero, que para abreviar chamarei territorio cuyabano, deve ser a meu ver, inquestionavelmente, o objetivo da via de communicação a que alludi, isto é, repito, entre a capital do Imperio e a provincia de Matto Grosso.» (3)

As concessões de garantia de juros são feitas pelo governo em virtude da lei n. 2.450 de 24 de Setembro de 1873, que textualmente diz:

« Art. 1° § 1.° A's companhias, que na conformidade do art. 2° da verificada lei se propozerem a construir vias ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos que ellas podem dar renda liquida de 4%, fica o governo autorisado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantia de juros, que não exceda de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos. O regulamento que baixou com o decreto n. 5.561 de 28 de Setembro de 1874, disse repetindo a disposição capital da lei:

Art. 10 § 2°. A concessão de garantia ficará dependendo de apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida. »

Não foi exhibida a demonstração da renda liquida de

(1) Decr. n. 555 de 19 de Setembro de 1891.

(2) *Minas Geraes*, de 19 de Julho de 1894, pag. 7.

(3) Parecer do senado n. 21 de 1894 e *Estrada de Ferro de Cuyabá a Alagoinha*, pag. 50.

4 °/₀ sobre o capital da estrada de S. Francisco do Sul ao rio Paraná ; portanto o requerimento para a sua concessão não foi feito de accordo com a lei.

Lançando-se os olhos sobre o mappa do Brazil, (1) vêm-se as estradas estudadas e projectadas que dirigem-se para Matto Grosso (a que já se tem referido) portanto «nenhuma concessão nova é necessaria nem opportuna».

A commissão é de parecer que deve ser indeferido o requerimento que lhe foi presente.

(1) *Inspectorate of Railways* — Brasilian Railways and development by Chrocktath de Sá, 1893.

PARECER

N. 102 -- 1894

Indefere o requerimento em que o Dr. Luiz Cruls pede a concessão de uma estrada de ferro destinada a ligar o porto do Rio de Janeiro á futura capital da Republica.

A' Commissão de Obras Publicas e Colonisação foi presente o requerimento do Dr. Luiz Cruls, pedindo a concessão de uma estrada de ferro de bitola de um metro e sessenta centimetros, destinada a ligar o porto do Rio de Janeiro á futura capital da Republica, obrigando-se o concessionario a construil-a no prazo de 12 annos, a contar da data da assignatura do contracto, excluindo o tempo marcado pelo governo para os estudos e apresentação do projecto definitivo. O peticionario requer tambem a garantia de juros de 7 °/₀ ao anno sobre o capital de sessenta contos de réis por kilometro da estrada.

As concessões de garantias de juros são feitas pelo governo em virtude do lei n. 2450 de 24 de setembro de 1873, que textualmente diz :

« Art. 1° § 1.° A's companhias que na conformidade do art. 2° da verificada lei se propuzerem a construir vias ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos

que ellas podem dar renda liquida de 4 °/₀ fica o governo autorisado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantia de juros que não exceda de 7 °/₀ correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

O regulamento que baixou com o decreto n. 5561 de 28 de Setembro de 1874 disse, repetindo a disposição capital da lei :

Art. 10 § 2.° A concessão de garantia ficará dependendo de apresentação de planos *definitivos* (1) *e dados estatisticos* com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter pelo menos 4 °/₀ de renda liquida.»

O peticionario não observou essa disposição da lei e nem ao menos indicou os logares em que a estrada ha de passar.

Na sua primeira secção ella irá necessariamente offender as zonas privilegiadas de outras emprezas : da Sapucahy, da Central ou da de S. Francisco Xavier ; na segunda offenderá os interesses de companhias que já recebem favores dos cofres publicos como, a Mogyana e a Oeste de Minas, que dirigem-se para Catalão.

Seria abrir-se um precedente injustificavel fazer-se uma concessão para a construcção de uma estrada, cuja zona não fosse previamente determinada pelos interessados, principalmente tendo de atravessar uma região que já está em grande parte servida por outras.

Hoje é opinião corrente que nenhuma estrada a construir-se seja de bitola larga (2), o governo já mandou quebrar algumas, afim de no prolongamento da linha, adoptar-se systhema mais economico com a bitola estreita.

E' urgente que se trate, quanto antes, de ligar a zona em que deve ser construida a nova capital da Republica com um porto de mar, que não seja o do Rio de Janeiro, visto como na sua realisação devem-se attender a considerações de ordens economicas, administrativas, commerciaes e estrategicas.

O engenheiro André Rebouças delineou um plano geral de viação do Brazil e colloca na quarta parallela do seu projecto a linha do Jequitinhonha, do rio « de leito de ouro e

(1) Ha duas especies de estudos, geraes e definitivos detalhados. Os estudos geraes da estrada e sua *parte economica e o seu traçado, devem-se fazer* (*Diario Official* de 21 de Setembro de 1883).

(2) Parecer da Commissão de Obras Publicas da Camara dos Deputados n. 77 de 1894 e *Inspectorate of Railways—Brazilian Railways their histori, legislation ad development* by Chrockatt de Sá. C. E. 1883, pag. 10.

diamantes; do rio cujas descripções parecem con os fabulosos do *El-Dourado* (1).

Fica situada quasi toda esse linha no parallelo terrestre aos 16 gráos de lattitude sul.

Tem por estação terminal no Oceano Atlantico a bahia de Cabralia ou porto de Santa Cruz, o melhor porto das immediações da fóz do Jequitinhonha.

Servirá na provincia de Minas, Arassuahy, Minas Novas Grão Mogol, Montes Claros, atravessará o S. Francisco em Januaria, na preciosa secção das 240 leguas.

Passará na capital de Goyaz, acompanhando a estrada actual de Meia Ponte e Jaraguá ; passará tambem em Cuyabá, o caminho actual pelas povoações do rio Grande e Estiva ; tocará em Villa Maria, atravessará o territorio da Bolivia, servindo La Paz ; entrará no Perú, margeando o lago Titicaca ; servirá Puno e Arequipa, chegará ao Pacifico no porto Islay, bem conhecido como um dos portos de escala dos vapores inglezes e americanos, que percorrem toda a costa occidental da America do Sul. (2).

O porto do Rio de Janeiro, pela sua collocação no Brazil, é o entreposto natural do valle do Parahyba e das vastas zonas da provincia de Minas Geraes, de S. Paulo e até de Goyaz.

Mas a verdade deve ser dita por inteiro : o porto do Rio de Janeiro não *é porto legitimo, não é porto natural do valle do rio S. Francisco.*

(1) Excepto algumas palhetas ou gravetos de ouro as minas do Brazil estão intactas : a terra nada perdeu da feracidade primitiva, produz hoje como no primeiro dia, todas as essencias tropicaes, gommas, resinas, flores ou plantas aromaticas, e as florestas que se acham mais que muito virgens, nunca se abateram senão ao sopro do vento.

Si as faculdades nativas do solo brazileiro se expandem por tal modo no deserto, sem auxilio, sem trabalho, sem arte, o que não dariam ellas activadas pela sciencia, dirigidas e reguladas pelo homem ?

Na Europa a terra é quasi um objecto de culto.

O camponio a observa com solicitude, a cultiva com precaução, desvela-se por ella, alimenta-a com amor.

.....

Do que servem para os estaleiros e officinas as bellas madeiras das florestas do Brazil ? Não ha meio de transportal-as, não ha estradas, e o pinho branco da Filandia custa mais barato do que as madeiras do paiz, apezar de seu frete de mais de duas mil leguas. Assim, perdem-se estereis no deserto o jacarandá, o vinhatico a peroba, e todas as mais riquezas florestaes, sem falar nos oleos, nas cascas e nas resinas. Não ha estradas !

(C. Ribeyroles— O *Brazil Pitoresco.*)

(2) *Garantia de juros*, pags. 268, 270 e 203.

Não se póde inverter as leis naturaes ; as aguas correm para o mar ; não é possivel fazel-as retroceder para o cume das montanhas.

O rio S. Francisco, por excellencia, (1) a mór parte dessas famosas *240 leguas de navegação natural a vapor*, pertencem á provincia da Bahia ; não é possivel fazer retroceder os productos desse mediterraneo para o porto do Rio

---

(1) A população de todo o valle de S. Francisco é por alguns analiada em 1.500 000 habitantes, dos quaes cerca de 60.000 pertencem ao curso inferior, as cachoeiras.

No seu relatorio a assembléa legislativa da Bahia, em 1855, o Sr. presidente Cansansão de Sinimbu avaliou em 30.000 os individuos empregados nas lavras dos diamantes da serra de Sincorá e distribuidos por S. Izabel, Xique Xique, Andarahy, Lençoes (que chegou a ter 6.000 almas na villa), Lavra Nova ou Serra Negra, Crapada, Passagem, Commercinho, Barro Branco e Estiva, em uma extensão de 25 a 30 leguas. O digno Sr. presidente dizia que se avaliava em 6.000:000$ a producção annual dessas lavras (Relat. cit. 59). O commercio, principalmente de artigos de luxo, alimentado por essa população, era importante.

O gado das margens do centro de Goyaz e do Piauhy, o sal, os couros (em parte transformados em alforges para o sal) ; cereaes, café, tabaco, peixe salgado e algodão, taes são os ramos do commercio de S. Francisco.

E' a abundancia e a variedade dos productos de Minas Geraes, que excita a admiração dos viajantes.

E' o cultivo do algodão que pode operar no centro da Bahia e Pernambuco uma transformação incalculavel, quando os productos contarem com *transportes regulares e baratos*.

Ninguem ignora que as margens do S. Francisco e dos seus affluentes abundam em depositos mineraes de toda sorte.

....

Tem-se gasto rios de dinheiro para importar colonos européos, cuja passagem e estabelecimento no paiz, nos custa mais de 200$000 por cabeça. E temos um milhão de colonos abandonados nas margens do S. Francisco e que só nos pedem que transportemos para os mercados de beira-mar os fructos com a que a natureza alli retribue liberalmente o trabalho do homem.

Um milhão de colonos europeus nos custaria 20.000:000$000, e o milhão de sertanejos do rio de S. Francisco estaria contribuindo para a riqueza publica muito mais vantajosamente do que os colonos europeus, logo que se empregasse em trilhos com direcção no grande rio, 20 000:000$ ou 30.000:000$000.

O engenheiro inglez Borthwich, citado pelo Sr. Christiano Ottoni, assim se exprime sobre o mesmo assumpto. O rio de S. Francisco é um dos grandes rios do mundo; os geographos o classificam igual ao Volga no systema europeu. Póde ser navegado por vapores de grande lotação, na distancia de 600 ou 700 milhas, bem que não sejam navegadas as suas aguas senão por pequenos barcos e canôas.

E' devido isso a falta de communicação navegavel com o mar, communicação que é interrompida 200 milhas acima da sua fóz por uma serie de saltos dos quaes o maior é a cachoeira de Paulo Affonso (*Considerações sobre algumas vias de communicaçao ferreas e fluviaes a entroncar na estrada de ferro de D Pedro II e no rio de S. Francisco*, por Theophilo Benedicto Ottoni, 1865, pags. 9, 11, e 13)

de Janeiro, através da serra das vertentes, da Mantiqueira e da Serra do Mar !

. . . . . .

Fique, pois, fóra de toda discussão que o commercio de exportação e de importação dessas preciosas 240 legas do Alto S. Francisco pertencem a Bahia de Todos os Santos e aos *portos do sul dessa provincia*, especificados quando esboçámos as directrizes de seus grandes caminhos de ferro.

A historica bahia Cabralia tem dois bellos ancoradoros, abrigados por quebra-mares naturaes, formados pelo recife caracteristico da costa septentrional do Imperio e com 24 palmos, *ou mais de cinco metros de calado. Só este porto dará tres caminhos de ferro para o rio S. Francisco* (1).

A estrada que tem de ligar a nova Capital da Republica a um porto de mar deve partir ou de Porto Seguro ou de Santa Cruz.

Não é fóra de proposito, pois, que trate-se de pôr em evidencia, acostando-se em autoridades competentes no assumpto, a sua importancia e o futuro que lhe está destinado.

« Defronte do rio Santo Antonio têm os arrecifes do mar um boqueirão, por onde póde entrar uma náo e ir ancorar pelo canal que se faz entre um arrecife e o outro, onde estará segura ; no mesmo arrecife do mar está outro boqueirão por onde podem entrar *caravelões da costa* defronte do rio de Sernambitibe, pelo qual se póde ir buscar o porto.

Do rio de Sernambitibe ao de Santa Cruz são duas leguas, onde esteve um engenho.

Neste porto de Santa Cruz *entram náos da India de toda parte*, as quaes entram com a prôa a loeste, e surgem em uma enseada como concha, onde estão *muito seguros de todo o tempo* (2).

. . . . . .

...No cabo de sete recifes de pedra, que com o baixo de Santo Antonio tomam boas 15 leguas de costa, veremos ficar uma aberta, que dá entrada para o porto de Santa Cruz (bem conhecido na historia do descobrimento do Brazil), por onde se pode entrar indo para O. ao som do prumo e fundo de *10 braças*, até que os recifes fiquem da parte do mar.

---

(1) André Rebouças — *Garantia de Juros*, pag. 217 e 203.
(2) *Tratado Descriptivo do Brazil em 1587*, Obra de Gabriel Soares de Souza, pag. 51.

Neste porto se póde *ancorar seguramente com nove a 10 braças de bom fundo* (1).

Do porto de Santa Cruz a Porto Seguro e logar da povoação, são tres leguas de costa N. e S. que se devem navegar por fóra dos baixos ou recifes que correm com a costa, sem diminuir de 12 braças até estarmos E. O., com a villa e porto, para o qual se entra com o resguardo do baixo, que deita perto de duas leguas de costa e se irá surgir perto da terra *de 12 até oito braças de fundo* (2).»

«Cette baie (Santa Cruz) qui a sept milles de longuer sur deux ou trois de larguer est protegée par une ligne de recifs parallèles à la plage que en fait, après Camamù, *la meilleurs rade de la cotte entre Bahia et Rio.* (3)

Elle est si peu frequentée qu'pon peut dire qu'elle *est restée jusqu'à ce jour peu près inconue même á la marine brésiliende* et aucune instrucion n-en fait mention, si ce n'est pour dire, d'après Roussin, que la petite rivière qui y debouche est complètment obstruée par les recifs nord de Porto Seguro.

Cependant la grand etendue et la surete de cette rade sufisement abritée par ces recifs contre des mauvais temps qui n'ont jamais que peu de force et durée dans ces parages, la commodité de sa petite rivièr ou peuvent entrer sans aucune difficulté des navires *de trois mètres à* $3^{m},50$ *de tirant d'eau*, semblaient la destiner a un avenir plus pospère sur une cote denuée de tout autre abri (4).»

Por um documento official, publicado ha tempos, nos Estados Unidos, ve-se que a banhia de Santa Cruz é considerada como ancoradoro de primeira ordem (5).

---

(1) O exame mais superficial bastará para demonstrar que as communicações do norte da provincia de Minas com o Rio de Janeiro, em vez de serem feitas, como agora, por pessimos caminhos, atravez de tantas cordilheiras, com muito mais vantagem se effectuariam, caminhando directamente para o litoral, que fica no mesmo paralello e embarcando d'alli para o Rio de Janeiro ou Bahia. (*Condiçao para a incorporaçao de uma companhia de navegaçao e commercio* do rio Mucury, por Theophilo Benedicto Ottoni.

(2) *Relatorio Occidental para navegaçao da costa e portos do Brazil* por J. J. P., 1784, pag. 5.

(3) É notai que a provincia do Espirito Santo possue um porto, como o da Victoria, que não tem igual nem na Belgica nem na Hollanda (André Rebouças—*Garantia de juros* pag. 210).

(4) *Les cotes du Bresil*, par M. Ernest Mouchez, 1876, pag. 88 e 89.

(5) *The Coats of Brésil* — compeled at United States — Hydrographic Office—by lieutenant commender H. H. Garringe, 1873, pag. 237.

«Entra-se nesta enseada (de Santa Cruz) ao O. por 10 braças com a sonda na mão para um sacco abrigado, que tem pelo lado do S. uma ponta de arêa, *fazendo um bom porto*, (1) *onde se encontram nove a dez braças* de fundo. (2)

« O pensamento que determinou a creação de uma linha ferrea entre as povoações de Bom Jardim e Cachoeirinha, passando pelo Salto, foi o de aproveitar a navegação do rio Jequitinhonha, para procurar para o centro de Minas commodo esgoto aos generos de producção local, facultando-lhes a necessaria permuta com as mercadorias importadas.

A longittude de outro qualquer mercado não permitte a essa zona mineira dispensar o auxilio que lhe é offerecido pela navegação costeira no sul da Bahia e para encurtar as distancias e supprimir os obstaculos entre os dois extremos, todos *os trabalhos são de pouca monta*, porque são altamente remunerados pelas vantagens colhidas da respectiva realisação. (3)

Sem a estrada que liberte o centro de Minas da pressão que o desalenta, todo e qualquer melhoramento é improficuo e será apenas um arremedo de civilisação no deserto.

. . . . . .

Parecia mais razoavel que se buscasse na costa do sul outro porto (que não o de Cachoeirinha), que offerecesse a a mesma extenção no percurso total que o demandasse, sem ter os alludidos inconvenientes ; e si houvesse sincero desejo de encontral-o, o porto de Santa Cruz, a que se ligam as primeiras recordações do paiz, se apresentaria naturalmente como o mais propicio aos fins considerados.

Enseada profunda, barra accessivel a navios de todo calâdo, e por isso que tem nas baixas marés 23 pés d'agua, rio

---

(1) Essa é a opinião de Thomaz Lindley (*Voyage au Brésil*, ou l'on trouve la description du pays, de ses productions, de ses habitants et de la ville et des provinces de *San Salvadore* et *Porto-Seguro*. Traduit de l'anglais por François Soulés, 1806, pag.149), de Balthazar da Silva Lisboa (Memoria dos trabalhos necessarios para abertura de uma estrada pela costa entre a villa de Valença da Bahia e o rio Doce, apresentada a sua alteza real o Principe regente em 1808, pags. 33 e 34) e de varios outros viajantes illustres.

(2) Apontamentos para formação de um roteiro das costas do Brazil, por José Saturnino da Costa Pereira, 1848, pag. 95.

(3) Relatorio sobre uma via ferrea ao longo do Jequitinhonha, pelo engenheiro civil J. C. Affonso Costard, 1876. A planta do reconhecimento do traçado foi reduzida no Archivo Militar pelo bacharel Bibiano Sergio da Fontoura Costallat, capitão do corpo de estado-maior de 1ª classe.

menos sinuoso e de mais commoda navegação do que o Jequitinhonha.

Da margem esquerda desse rio poderia seguir a linha ferrea em demanda do Salto, e se seu percurso tivesse duas ou tres leguas de mais do que a projectada de Cachoeirinha, ficaria demasiadamente compensada a differença pela diminuição da viagem fluvial.

O proprio commercio do sul, ainda comprimido pelos embaraços existentes; a importancia da povoação de Calháu e Minas Novas, verdadeiramente aptas á vida agricola e essa zona que a circunda cheia de viço e de amor ao trabalho, *pedem com urgencia uma medida que lhes satisfaça as legitimas aspirações, nesse ponto de accôrdo com o desenvolvimento* necessario da civilisação nacional e da riqueza do Estado.

A estrada que produzisse semelhantes resultados, ligando duas provincias importantes e abrindo para uma d'ellas o vasto campo de transações, seria digna de todo o apoio e estaria na alçada do governo central e até no *proprio interesse do engrandecimento geral facultar-lhe todas as garantias, todos os meios de realização.*

Si a linha entre Bom Jardim e Cachoeirinha foi julgada nas condições alludidas, com muito maior razão deverá sel-o a que tendesse ao aproveitamento da navegação do rio Tiba, em Santa Cruz, e do *excellente* porto alli existente.

Esse reconhecimento não seria difficil, tendo já existido na localidade uma estrada entre o Salto e o rio Tiba, da qual se serviram os primeiros habitantes dos tempos coloniaes. (1) A natureza do terreno é a mesma observada na linha cujo estudo me foi confiado, havendo em favor daquella o acto de existirem menos accidentes bruscos e mais facilidade, para se traçar uma via ferrea com mais suave declive (2)»

Por essse documento official vê-se que a idéa da construcção da estrada do Jequitinhonha não é nova, (3) mesmo sendo realizada a custa dos cofres publicos.

(1) *Voyage au Bresil dans les années 1815, 1816 e 1819* par S. A. Maximilien, prince de Wied-Neuwied, traduit de l'alleman por J. B. B. Eyriés, 1821, tom. 2º.

(2) Engenheiro J. C. Affonso Costard — Ob. cit.

(3) O governo geral e o provincial da Bahia fizeram mais de uma vez concessão de garantia de juros ou subvenção kilometrica a empreza que ligasse Cachoeirinha, á margem do rio Jequitinhonha e o ponto em que o mesmo encontra as divisas de Minas Geraes, por meio de uma linha ferrea. Os dados seguintes mostram que o governo de Minas tambem concedeu favores á emprezas congeneres.

O insuspeito commissario do governo põe em relevo de um modo frisante a necessidade de dotar-se esses dois estados com tão importante melhoramento, cujos fecundos resultados redundariam não só em proveito dos habitantes da zona que elle ia servir, como ao proprio governo, pelas suas condições economicas, administrativas e commerciaes.

« Não hesitamos em affirmar que poucas serão as emprezas a construir no paiz, em que haja vantagens a auferir equivalentes ás que deverá perceber a organizada com o fim de construir a estrada de ferro do Jequitinhonha.

Não surprehenderá essa asserção a quem tiver acompanhado a nossa exposição: não surprehenderá a quem souber que a estrada deverá servir os municipios de Arassuahy,

Numero e data da lei	*Direcção da estrada*	*Tempo do privilegio*	*Garantias de juros ou subvenção kilometrica*		*Valor da garantia*
N. 2.045 de 1883.....	Do Poço do Farpão (margem direita do Jequitinhonha) a cidade do Arassuahy ...	40 annos.	7 %	9.000$000	18.480:000$000
N. 2.045 de 1873.....	De Montes Claros ao arraial da Extrema..	40 annos.	7 %	9:000$000	3.000:000$000
N. 2.045 de 1873.....	De Paracatu ao ponto onde começa o rio deste nome a ser navegavel a vapor.....	40 annos.	7 %	9:000$000	5.600:000$000

Varias outras concessões tem sido feitas desde 1871 até 1890 no mesmo sentido pelos governos de Minas e da Bahia: muitas dellas já caducaram. Ainda não se procedeu ao estudo de nenhuma das existentes. Mesmo que houvesse alguma approvada definitivamente não crearia obstaculo á execução da projectada linha ferrea, visto como o terreno presta-se muito a esse mister e offerece desenvolvimento bastante para levar-se adiante esse commettimento, respeitando-se as zonas privilegiadas.

Foram approvados os estudos, apenas, da linha que partindo do prolongamento da Bahia e Minas (pode-se dizer que é de Theophilo Ottoni), passando por Montes Claros vá terminar no rio S. Francisco,

Minas Novas,(1) Philadelphia, S. João Baptista, Diamantina, Serro, Grão Mogol, Salinas, Rio Pardo, Tremendal, Montes Claros, em Minas ; e os da Victoria da Conquista, de Santo Antonio da Barra, do Cuyeté, dos Lençóes, de Mon-

---

abaixo do Guaicuhy. Essa linha tem que atravessar algumas serras e os valles de Mucury. Arassuahy, Jequitinhonha e Itacambirussu ?

(1) Desta comarca já se extrahiu muito ouro. O viajante que atravessa-a ainda observa os vestigios da sua pristina prosperidade : as povoações que a compunham eram muito florescentes.

Quando Saint Hilaire visitou-a ella já tinha abandonado a exploração do ouro e tratava da cultura do algodão, que tinha boa cotação na Europa.

(*Voyage dans l'intericur du Brésil* por M. Aug. de Saint Hilaire, tom. 2º, 1850, pag. 60).

E' de notar-se que as minas dessa região talvez sejam as mais ricas do Estado (*Revista da Escola de Minas de Ouro Preto*). O clima é muito saudavel : já passou-se, em um anno, o espaço de 9 mezes e 17 dias, sem consignar-se um obito naquella cidade.

Spix e Martius certificam que naquelle districto e adjacencias da cidade existem minas de cobre.

Além das minas de ouro, enxofre, cobre ainda a comarca tem outros elementos de riqueza, como a cultura do algodão, a creação de gado etc., que podem tornal-a mais florescente do que já foi.

O sargento Luiz de Alincourt alludindo a decadencia de Goyaz faz sensatas considerações sobre as minas de ouro d'aquella então provincia. (*Memoria sobre a viagem do porto de Santos a cidade de Cuyabá*, pag. 110).

E' curioso o que succedeu na colonia Victoria (Oceania) com relação ao ouro. Ella vivia então com difficuldade quando em 1851 descobriu-se, perto de Ballarat, minas de ouro de uma riqueza prodigiosa. Desde esse momento a fortuna de Melbourne estava feita. O ouro, o ouro e ainda o ouro ! Os immigrantes chegavam em massa. Pertenciam, pela maior parte, ás classes populares. Logo o ouro e a democracia reinaram como soberanos senhores.

Não discutirei aqui a democracia, mas a proposito do ouro me lembro sempre das seguintes palavras, pronunciadas na California e repetidas aqui : «*Mining is a curse*», (as minas são uma verdadeira maldição).

« Não nos illudamos, exclamava um pregador protestante em S. Francisco, nunca, a historia o prova, uma sociedade pode-se organisar de uma maneira satisfactoria sobre um solo aurifero. A propria natureza é de má fé : corrompe o homem, o seduz e o engana. Ri-se das suas fadigas. Transforma o seu trabalho em jogo de acaso e sua palavra em uma mentira».

Esses estribilos eu os ouvi na Africa Austral, em Nova Zelandia, na Australia. Mas as minas auriferas, muitas vezes funestas aos adoradores constantes e fieis do bezerro de ouro, se transformam em uma benção do céo para aquelles que, desilludidos por crueis decepções, lhes voltam as costas resolutamente.

Elles não tardam descobrir ao alcance de suas mãos os thesouros mais solidos, mais reaes e sempre renascentes desse solo virgem, em que teriam jamais posto os pés, si a seducção do metal os não tivesse atirado áquellas paragens.

E' a historia de todos os paizes onde ha minas de ouro (*A. Travers L'Empire Britanique*, 1883-1884, por M. le Baron de Hubner, tom. 1º, 1886, pag. 280.)

tes Altos, na Bahia, isto é, uma população de mais de 600.000 almas. (1)

Pelos quadros annexos de exportação e de importação ver-se-ha a importancia do commercio que hoje se faz ; porque devemos observar que os algarismos que nelles se lêm, não são algarismos suppostos, attendendo-se ao futuro desenvolvimento ; representam o estado actual.

Em todo o nosso trabalho não ha dado algum que não represente a pura realidade ; não ha *previsões*.

Para calculo da renda, attendemos apenas á segunda hypothese considerada no capitulo 7º, deixando de parte a primeira, que nenhuma vantagem apresentando, acreditamos não pode ser preferida.

Custo da linha entre Vargem Alegre e Panellas.....		5.996:901$981
Renda bruta annual.....		1.021:080$435
A deduzir 10 % para o fundo de amortização...	102:108$043	
30 % para o custeio e conservação.....	306:324$129	408:432$172
Renda liquida dando a 12 %.....	612:648$263	

Este resultado representa um *minimun*.

Como já dissemos acima, apenas fizemos entrar em calculo os algarismos de exportação e de importação ; (2) não contamos com a extraordinaria expansão que necessariamente uma e outra terão, logo que se ache concluida a estrada.

Fiel ao nosso programma de só calcular com dados possiveis e não com simples previsões, mais ou menos falliveis, não consideramos o trafego de passageiros.

No entretanto, a julgar pelo que hoje se faz em canôas, deve-se suppôr que a importancia dos fretes de passagem fará augmentar consideravelmente a renda da estrada.

Póde-se approximadamente avaliar esse accrescimo.»(3)

Do exame dos dois reconhecimentos chega-se a conclusão de que ter-se-ha de despender no 1º caso .....

---

(1) A estrada projectada chegava só até Panellas, no Jequitinhonha, e não attingia o rio de S. Francisco.

(2) Este calculo foi feito em 1888.

(3) A *Estrada de ferro do Jequitinhonha*. — Relatorio do reconhecimento feito pelo engenheiro Chrockatt de Sá, 1882.

6.240:583$186 ou 21:368$435 por kilometro ; no 2º, 5.996:901$861 ou 23:987$606 por kilometro.

Em seguida apresentamos o quadro das alturas dos principaes pontos da linha, em uma ou outra hypothese, alturas por nós tomadas a barometro, bem como as das povoações existentes além de Panellas que a linha atravessará, quando prolongada.

Vargem Alegre	4m 5
Quarteis	30m
Arraial da Cachoeirinha	30m
Corrego do Italiano	101m
Arraial do Salto	106m
Poço de Sant'Anna	117m
Riacho do Enxadão	140m
Riacho do Rubim	165m
Povoação da Vigia	165m
Riacho de S. Miguel	222m
Arraial de S. Miguel	225m
Riacho do Bom Jardim	222m
S. Pedro	222m
Itinga	240m
Cidade do Arassuahy	290m

ORÇAMENTO

LINHA DOS QUARTEIS A PANELLAS

234 k

Resumo

I. Trabalhos preliminares	415:562$500
II. Preparação do leito	1.368:647$800
III. Obras d'arte	161:890$571
1V. Superstructuras das pontes e pontilhões	41:200$880
V. Estações etc	90:500$000
VI. Material fixo	1.752:778$939
VII. « rodante	309:531$135
VIII. Linha telegraphica	29:755$772
IX. Diversos	310:000$000
	4.479:867$617
Eventuaes, 15 °/o	671:980$142
	5.151:847$759

Por esses dados vê-se que a secção mais importante da estrada do Jequitinhonha fica baratissima e o mesmo succederá em seu prolongamento até á futura capital da Republica, encontrando apenas um pequeno obstaculo a vencer entre o divisor das aguas do Jequitinhonha e do Jequitahy.

Para avaliar-se a modicidade do preço na construcção dessa linha ferrea basta fazer-se o confronto da despeza kilometrica entre elgumas das estradas trafegadas da Republica e ella.

CUSTO KILOMETRICO DE VARIAS ESTRADAS DE FERRO DO BRAZIL (1)

(*Segundo dados officiaes*)

E. F. Natal o Nova Cruz	58;769$513
E. F. Conde d'Eu	48:581$687
E. F. Recife ao Rio S. Francisco	137:000$000
E. F. Central de Alagoas	51:738$636
E. F. Limoeiro	54:075$220
E. F. Recife, Olinda e Beriberibe	39:897$701
E. F. Bahia ao S. Francisco	129:724$339
E. F. Santo Amaro	66:629$650
E. F. União Valenciana	27:280$994
E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro	46:168$830
E. F. Santos a Jundiahy	169;466$546
D. F. Paulista	67:099$942
M. F. Ituana	33:473$324
E. F. Bragantina	44:615$384
E. F. Sorocabana	43:000$000
E. F. Paranaguá e Corityba	103:531$916
E. F. Porto Alegre e Nova Hamburgo	82:579$984
E. F. Rio e Minas	91:148$548
E. F. Oeste de Minas	25:750$645
E. F. Mogyana	25:000$000
Prolongamento da E. F. Mogyana	29:365$079

(1) On calculait, en 1870 que le prix d'un mille de rails revenait a 425.000 fr. (nas estradas da India). *Revue Scientifique.*

Pelos estudos da projectada estrada do Jequitinhonha vê-se que no primeiro caso ter-se-ha de despender 21:368$435 POR KILOMETRO, e no 2.° 23:987$607 (1).

Não é necessario observar-se que toda a região que essa estrada economica tem de atravessar é admiravelmente fertil.

« Si bem que não haja quasi legaes possuidores das terras, que em quasi toda a extensão ao longo do Jequitinhonha pertencem ao Estado, (2) são ellas occupadas, todavia, por *posseiros* (arbitrarios, mas que outra cousa não desejam sinão obter os seus titulos de posse legal), cultivando todas as pequenas áreas, no justo limite de suas forças.

E' pois, a pequena lavoura que domina ; e como o terreno se acha em excellentes condições ; como nelle se observa o conveniente gráo de humidade ; como não são necessarios grandes trabalhos de irrigação ou de drenagem, exigindo o emprego de avultados capitaes, que só pela grande lavoura podem ser remunerados, o estabelecimento em principio da pequena lavoura é um bem, pois ella é que permitte a melhor applicação da actividade humana e melhor utilisação do solo.

. . . . . .

Basta examinar a estatistica da producção actual, hoje que o transporte é uma difficuldade, hoje que o frete quasi cobre o valor do producto, para avaliar o que será essa producção, quando um meio de transporte rapido e economico permittir, animar mesmo, maior desenvolvimento á industria agricola (3).

Parece que na estrada do Jequitinhonha deve-se adoptar a bitola de um metro, podendo-se orçar o preço kilometrico da sua construcção, no maximo, em 21:368$435.

Caso siga-se o alvitre apresentado pelo engenheiro incumbido do mencionado reconhecimento, o custo dos trabalhos ficará muito barato.

---

(1) Le prix d'établissement des chemins de fer en France est estimé en moyenne par kilometre a 375.829 fr. (Kolb, pag. 421).

(2) Terra sem cultivo é um capital morto, uma paisagem para aquarellas, um mero horisonte, um ponto de vista. Por melhor que ella seja, por melhores que sejam as suas qualidades nativas ou condições atmospphericas, a terra precisa do homem. A terra pede trabalho, como pede sol, pede sciencia como pede orvalho. Não é por si mesma nem força economica, nem valor social. *(C. Ribeyroles)*

(3) A «Estrada de Ferro do Jequitinhonha», pags. 33 e 34.

« A desidia inqualificavel, com que tem sido neste paiz tratada a questão vital dos caminhos de ferro, já causa assombro até á propria Europa ! Ainda ultimamente um jornal inglez escrevia em um notavel artigo (1) sobre as finanças do Brazil estas duras, mas verdadeiras palavras.

« A' vista do estado lisongeiro das finanças brazileiras, do facto de haver a receita duplicado no espaço de dez annos e haver annualmente um saldo da receita sobre a despeza, surprehende-nos de alguma forma que o *governo não applique* sommas maiores a realisação da grande obra da construcção das vias-ferreas . Não ha no mundo paiz que mais necessidade tenha de estradas de ferro do que o Brazil. A *este respeito está o Brazil atraz não só dos Estados Unidos*, mas ainda das pequenas e muitas vezes mal governadas republicas da America do Sul e da America Central.

Nos Estados Unidos ha uma milha de estrada de ferro para 56 milhas quadradas de territorio; no Canadá, uma para 148 milhas quadradas ; no Chile, uma para 298; em Costa Rica, uma para 318; em Honduras, uma para 638; na Confederação Argentina, uma para 955 ; no Uruguay, uma para 129 ; no Perù, uma para 1.340 ; o mesmo pobre Paraguay tem uma milha de via ferrea para 2.334 milhas quadradas de superficie, e o anarchico Mexico, uma milha para 3.435 milhas quadradas ! Mas o Brazil, rico e florescente, tem apenas uma milha de estrada de ferro para 7.573 milhas quadradas de territorio (2) .»

E o articulista inglez não disse que estas *republiquetas*, como na sua estultice soem dizer os nossos oligarchas, construiram caminhos de ferro em pampas, como a Republica Argentina, em desertos infestados de salteadores, como o Mexico, nos altos e estereis pincaros dos Andes, como o Perù (3) .

Não disse que nós brazileiros titubeamos em construir caminhos de ferro nos valles do Tocantins, do Parahyba, do

---

(1) O *Globo* de 5 de Setembro de 1874, reproduzia esse artigo, que contem um sem numero de epigrammas dos mais ridiculos sobre a desidia, a pusilanimidade e a curteza de vista do governo deste paiz.

(2) Este calculo está hoje completamente alterado no que diz respeito aos outros paizes. Quanto ao Brazil a differença é pequena.

(3) Dr. Antonio Pimentel—*A Nova Capital Federal*, pag. 10.

Paraguassú, do S. Francisco, do Jequitinhonha, do Rio Doce, do Tieté, Ivahy e Ribeira. (1)

Não disse que cada um desses rios encerra cabedaes para enriquecer um imperio .(2)

« Este bom povo brazileiro é em regra pouco enthusiasta dos melhoramentos materiaes, de que todavia depende directamente o engrandecimento da Patria. A' classe, cuja missão é fomentar esses melhoramentos, cumpre combater sem tregoas semilhante disposição e suggerir aos Poderes Publicos meios seguros de debellar-se um dos mais graves embaraços existentes ao progresso da Engenharia Pratica do Brazil — *a apolice de 6 %* (*Traçado das Estradas de Ferro no Brazil*, pelo engenheiro civil José Gonçalves de Oliveira, 1892, pag. 210.)

« Pouco, bem pouco se estuda aqui seriamente, apesar de se inculcar o contrario; e pouco se faz, quasi tudo se adia. O adiamento ! eis o epitaphio do governo imperial. Progresso constante, concepção rapida, execução activa : eis o mote dos governos responsaveis perante o povo. Inercia,

---

(1) Como dizia Pascal: *les revières sont des chemins qui marchent et qui portent ou l'on veut aller* e constitnindo elles, como se sabe, o mais economico meio de transporte, comprehende-se, pois, as grandes vantagens que deveriam resultar ao desenvolvimento industrial e commercial do rico valle de S. Francisco, se fosse possivel fazer-se communicar directamente o alto do rio com o oceano, sem que houvesse necessidade de construir-se um longo canal, como o canal latteral proposto.

Entretanto, para chegar-se a um prompto melhoramento d'este estado de cousas, nada deverá ser despresado, porque a falta de meios faceis de communicação e de transportes baratos do interior para o littoral, condemna os habitantes d'essas ricas regiões a só produzirem ou extrahirem os generos de sua industria e cultura em limitadissima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte igualando, senão até excedendo, o valor da mercadoria transportada !

A existencia, pois, d'este facto verdadeiramente lastimavel, obriga aos agricultores e industriaes a uma producção limitada, segundo as necessidades dos municipios visinhos, e algumas vezes até sómente segundo as necessidades dos seus respectivos municipios.

E', pois, a inacção que assim é imposta a uma população consideravel, que sem duvida alguma se augmentaria sob o influxo de uma melhor situação, desenvolvendo por consequencia os recursos do paiz, como tem acontecido em outras partes e notavelmente nos Estados Unidos. (*Navegação Interior do Brazil*, pelo engenheiro Eduardo José de Moraes, 1869, pag. 75).

« Esta parte tão importante da economia publica, n'uma palavra, jaz ainda entregue a um estado de abandono, que o governo não póde deixar de empenhar-se em fazer cessar ».

(2) *Agricultura Nacional.*— Estudos Economicos por André Rebouças, 1883, pag. 392.

protelação, esterilidade são no Brazil resultados do seu systema politico.

Entretanto, todos os povos e governos, até os despoticos sentem que estradas de ferro são os nervos das sociedades modernas.

Pondo ao serviço do genio da guerra trilhos e fios de arame, a Prussia pôde em tres semanas reformar a carta da Europa e instaurar a unidade da raça germanica. Para augmentar a força collossal dos seus estados despende o cesarismo moscovita centenas de milhões em caminhos gigantescos e dobrou nos ultimos seis annos a extensão de suas estradas de ferro. A França, que por tanto tempo hesitára, já vê 10.000 milhas quasi completarem sua rede de communicação interna.

. . . . . .

Não insistamos em paralellos pungentes. Si não fôra razoavel exigir do Brazil igual progresso, é caso justificavel a nossa proverbial negligencia ?

. . . . . .

Mas onde realmente maravilha a negligencia do governo é no inconcebivel adiamento da navegação do alto S. Francisco.(1) Custa a crêl-o ! dous milhões de habitantes sequestrados do mundo e a sete provincias aproveita essa facillima

---

(1) Este rio não é um rio Santo, *caret quia vate sacro*, porém o seu futuro será mais honroso do que o passado do Ganges ou do Indo. O valle, os altos *geraes* seccos, que o limitam por ambos os lados, contem todos os elementos de prosperidade requeridos pora um imperio.

A população é actualmente calculada em 1.500,000 a 2.000.000 de habitantes, provavelmente mais proxima do ultimo algarismo do que do primeiro, e alli podem-se alimentar 20 000.000 de habitantes

Como disseram do alto Amazonas, aqui a canna e o abacaxi podem ser vistos por um espectador em um campo de cevada e um batatal. Os terrenos elevados podem sustentar qualquer quantidade de gado, cavallos, mulas, carneiros, porcos e cabras, ao passo que não haverá difficuldades em aclimatar-se o cameilo

A respeito da riqueza mineral, além de diamantes e opálas, agathe, ouro e ferro, vimos mencionados por M. E. Lamartiniére e outros, platina, galena argentifera, mercurio, cobre, (perto de Sete Lagôas) antimonio, arsenico, manganez, cobalto e varios pyrites. Sal, salitre, enxofre e pedra humo têm sido achados em grandes depositos.

Sobre materiaes de construcção, observamos marmore, pedra commum e ardosia, cal geralmente espalhada e cimento ; silicia, pedra de amolar e barro de louça são tambem abundantes. O terreno é admiravelmente apropriado para o bicho da sêda e para o cultivo do algodão; que algum dia rivalisará com suas immensas pescarias. Uma das feições que caracterisam o rio de S. Francisco é que na sua parte superior está cheio de immensos affluentes que, nunca seccando, tornam o ter-

navegação (*A Provincia — Estudo sobre a Descentralisação no Brazil*, por Tavares Bastos, 1870, pag. 321 e 325).

« As estradas de ferro não tem tido no Brazil o desenvolvimento que fôra para desejar.

O governo do paiz e os seus habitantes occupam-se de preferencia da politica e entretem-se na parte especulativa, abandonando em geral o que diz respeito ao bem estar material do povo.

A tribuna legislativa tem sido abrilhantada por longos discursos, muito eloquentes, mas cujo resultado final, pode-se bem dizer — *inania verba et preterea nihil*. A nossa legislação é já immensa, as leis annuaes e os regulamentos do governo formam grossos volumes. O espaço, porém, percorrido pelas nossas vias ferreas está na razão inversa dos discursos proferidos nas camaras, da legislação e das decisões do governo.

Os grandes homens do paiz são os que mais fallam; e quanto mais fallam mais sobem.

Nesta atmosphera não podem medrar as estradas de ferro (1)»

Mesmo que se não perfilhem as opiniões emittidas pelas autoridades insuspeitas que se acabam de citar, com relação aos antigos timoneiros do Estado, não se pode deixar de concordar que os politicos do regimen decahido trataram com grande desidia esse assumpto.

---

reno sempre productivo, ao passo que a parte inferior, principalmente a que fica abaixo do rio Grande, apenas possue curtos e insignificantes tributarios nos mezes chuvosos e que seccando reduzem o gado e a população a quasi perecer de sêde » (*Explorations of the Hightands of the Brazil* by captain Richard F. Burton f. v. g. s. etc. 1869, pag. 223 vol. 2º.)

O illustre escritor inglez levanta aqui uma questão de que já se cogitou nos tempos coloniaes, como se vê nas seguintes palavras do distincto naturalista mineiro, no capitulo — Estradas e conducções por terra do seu bem elaborado relatorio :

Caminhos tão prolongados e sertões tão vastos precisam ser auxiliados com mais outros animaes. O camelo esse animal tão util, esse bom e verdadeiro escravo do homem, que a sua carga ordinaria é de oito quintaes (Buffon, t. 22, e ed. 8ª. pag. 206), a sua marcha estando carregado é de dez ou doze leguas, e que viajando escuteiro e com pressa pode bem perfazer quarenta ; este animal tão sobrio no seu sustento, tão sofredor da sede e por isso tão proprio para varar nossos immensos sertões, este animal que faz a felicidade do Arabe seria para nós um dom do céo, si este nosso clima fosse favoravel á sua producção. E quem sabe si assim pode succeder ? (*Memoria sobre a capitania de Minas Geraes* pelo Dr. José Vieira Couto, 1799.)

(1) *Noticia sobre as estradas de ferro no Brazil* pelo conselheiro Manoel da Cunha Galvão, 1869. pag. 3.

E' a necessidade mais palpitante do paiz e a que mais deve chamar a attenção do governo para dar-lhe uma solução rapida — é a questão dos meios de transporte.

« Na Allemanha uma nova theoria de economia politica pretende derribar os axiomas da velha escola orthodoxa sobre a não interferencia do Estado nas relações economicas dos individuos.

Para resolver a questão no Brazil não precisamos subir tão alto : o nosso caso é muito simples. Não se crea iniciativa individual onde não existe o estimulo do interesse particular. (1)

.....

Na Hollanda o Estado tomou a si a construcção das grandes linhas; uma vez construidas são arrendadas á emprezas e companhias particulares, que as custeiam debaixo de certas regras estabelecidas no acto das concessões.

Não se andou alli enthusiasmado pelas bonitas theses da iniciativa particular, do *leissez faire*, de que nas nossas discussões tanto se preocupam certos espiritos, que, apanhando uma idéa, pensam applical-a em todos os logares e em todas as épocas. A iniciativa individual só se realisa onde a remunêração dos capitaes é prompta, clara e evidente. Para se atravessar o Cenis e o S. Gothardo, a França, a Italia, a Suissa e a Allemanha não estiveram a espera da iniciativa particular. Teriam de esperar !

Os Estados Unidos tambem não a esperaram, e auxiliaram efficazmente a estrada do Pacifico, si a quizeram realisada. Em França onde se acha dinheiro para abrir o isthmo de Panamá, empreza enorme que o exemplo do canal do Suez anima, o governo está construindo por si pequenos mas innumeros trechos de estrada, em regiões onde os particulares não achariam incentivo para os seus capitaes (2).

« L'art. 1, sect. 8, confére au congrés le droit absolu de pourvoir a la defense du pays et a la prosperité générale dês Estats Unis. De choiz de moyens d'acomplir ce mandat trés ample devait etre laissé a ce corps politique, sous peine d'annuler la grande autorité qui lui etait accordée. Or, rien de plus necessaire que de recourir au credit et d'apuyer, dans une mesure raisooable, des chemins de fer d'une

---

(1) F. Belisario Soares de Souza—*Notas de um viajante brazileiro*, pag. 262, 1882.

(2) S. de Souza—Notas de um viajante brazileiro, pag. 259.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO

necessité aussi incontestable que celui ou ceux du Pacifique, pour unir d'un ocean o l'autre les parties extremes de ce grand empire. Le fait d'ailleurs est venu justifier les resolutions prises (1).

« Era muito mais critica do que a presente situação do Brazil a da grande republica Norte-Americana, quando o governo do immortal Lincoln subvencionou com a maior generosidade a gigantesca empreza da ligação do Atlantico ao Pacifico atravez de territorio da Republica. Então achava-se ella arcando com uma guerra civil collossal, para a qual eram escassos todos os seus recursos, e tambem era imminente a abolição de todos os escrovos dos estados do Sul, que tornaria incerto o trabalho de quatro milhões de braços, antes forçadamente empregados na lavoura e em outras industrias . Mas talvez fossem essas difficuldades que induziram, em vez de obstar, o governo americano a promover por todos os meios o grandioso commettimento, concedendo a companhia emprezaria subsidios, que da totalidade montaram a mais de 100.000:000$, e graças aos quaes ficou terminada em 5 annos uma via ferrea de primeira ordem, com 1721 milhas inglezas, ou 420 leguas de 6.600 metros, atravez de tres altissimas serras, de um deserto de mais de 1.400 milhas ou 340 leguas brszileiras, onde tão raras eram as arvores, que uma ahi encontrada foi denominada a arvore das 1.000 milhas, *one thosand miles tree* ».

Na linha ferrea de que se trata alem de não haver as difficuldades da linha do Pacifico, vae atravessar uma zona onde não encontrará obstaculo de qualidade alguma.

A estrada do Jequitinhonha será a natural linha ferrea central de Minas : os terrenos da bacia desse grande rio prestam-se admiravelmente para construcção de ramaes que a ella se devem dirigir, mesmo nas zonas que lhe são contravertentes não se encontra quasi obstaculo para realisação desse *desideratum*.

Pelos dados seguintes, tomados a altura do nivel do mar, pode-se avaliar as condições de algumas zonas em que hão de construir-se ramaes, com direcção a ella.

Theophilo Ottoni	302 m
Ponte sobre o rio Mucury, na estrada de Theophilo Ottoni a Arassuahy	300 m

(1) La *Republique Americain*, par Auguste Corlier, 1890, vol. 1° pag. 540.

Pasto do Carlos	300 m
Alto devisor das aguas entre o ribeirão Pedra d'Agua e o Rio Preto	825 m
Rio Preto (povoação)	640 m
Pedra do Gado, divisor das aguas entre as bacias do Jequitinhonha e do Mucury	970 m
Bom Jesus do Lufa	700 m
Fazenda de D. Maria	500 m
Cidade do Arassuahy	290 m
Cidade do Arassuahy (ao nivel da agua)	286 m
Alto do morro do Candonga, alto chapadão que divide as aguas entre o Jequitinonha e o Arassuahy, ao qual já nos referimos	711 m
Cachoeira	350 m
Fazenda do Alagadiço	320 m
Jequitinhonha (nivel d'agua)	318 m
Povoação da Boa Vista do Jequitinhonha	338 m
Barra do Rio Salinas no Jequitinhonha	350 m
Casa de Telha, á margem do Rio Salinas	380 m
Passagem da Vereda	410 m
Segunda passagem de rio Salinas	430 m
Terceira » » »	430 m
Quarta » » »	435 m
Quinta » » »	448 m
Cidade de Salinas	470 m
Passagem do Salinas, além da cidade	470 m
Fazenda do coronel Cordeiro	495 m
Fazenda do capitão José Maria	572 m
Alto do Chapadão que divide as aguas do Jequitinhonha das do Rio Pardo	980 m
Cidade do Rio Pardo	770 m
Alto de S. José	962 m
Alto da Serra Geral (depressão)	1000 m
Phelippe Barbosa	820 m
Matto Verde (arraial do)	566 m
Cidade de Boa Vista do Tremendal (1)	570 m

« Ha quem duvide do benefico poder exercido pela viação ferrea sobre as finanças do Brazil,

Entendem que as despezas não são reproductivas, desde que não ha saldos directos.

(1) *O Estado de Minas* n. 394 de 25 de Maio de 1894

Não procuram examinar a marcha progressiva da receita do Estado, que mostra claramente quanto devemos ás estradas de ferro.

A receita publica tem tido notavel augmento depois da inauguração das nossas primeiras vias ferreas.

Até o anno de 1861 a extensão total das linhas em trafego era apenas de 243 kilometros : pouca influencia ainda exercia. De 1862 em diante foi crescendo o numero de kilometros inaugurados e, com elles, tambem tem crescido a renda do Estado.

A seguinte tabella é muitissimo eloquente :

ANNO	KILOMETROS EM TRAFEGO	RECEITA DO ESTADO			
		Importação em contos de réis	Despachos maritim o s em contos de réis	Exportação em contos de réis	Interior em contos de réis
1862.	373	31.000	279	8.200	9 203
1863.	373	27.000	248	8.167	9.000
1864.	412	30.796	245	9.081	9.369
1865.	438	34.155	352	9.298	8.891
1866.	629	33.304	285	10.870	9.771
Média do quinquenio.	445	31.251	252	9.123	9.246
1867.	634	37.640	299	10.768	11.659
1868.	642	35.874	292	15.368	17.137
1869.	654	45.051	394	16.608	16.374
1870.	732	52.370	445	17.843	22.256
1871.	784	52.994	461	14.916	23.379
Média do quinquenio.	693	44.786	378	15.501	18.761
		78.426			
1872.	813	58 599	500	17. 229	22.555
1873.	1.225	60.281	596	19.338	25.401
1874.	1.318	56.307	580	17.345	25.387
1875.	1.996	55.464	419	18.770	27.490
1876	2.361	54.737	257	16.206	26.544
Média do quinquenio.	1.743	51.078	465	17.778	25.475
		100.796			
1877.	2.663	53.939	124	16,0	26.513
1878.	2.740	56.853	131	16.312	28.310
1879.	2.952	59.309	113	18.138	31.851
1880.	3.284	64.756	248	18.542	33.976
1881.	4.218	67.861	386	20.434	36.398
Média do quinquenio.	3.171	60.544	204	17.593	31.410
		110.111			
1882	4.836	72.200	396	19.379	34.964
1883.	5.600	73.207	402	16.490	35.744
1884.	6.115	76.934	466	16.761	33.434
1885.	7.062	65.645	429	16.768	35.409
1886.	7.669	71.431	425	14.859	35.613
Média do quinquenio.	6.256	71.883	404	16.851	35.033
		124.171			(1)

(1) Estradas de ferro — *Varios Estudos*, por Francisco Picanço, 1887, pags. 287 e 289.

E' necessario que o governo tome a sério a solução do problema dos meios de transporte e actualmente nenhum tem mais titulo a chamar a sua attenção do que o de que se trata.

E' tempo de realisar-se a justa e antiga aspiração dos habitantes do norte de Minas.

As grandes directrizes da viação de um paiz, já se tem dito e repetido muitas vezes, são sempre traçadas previamente pelo Creador nos vallles dos seus grandes rios.

E' justamente o que sucede com a estrada projectada, estrada que acompanhará o Jequitinhonha (1), atravessará a a linha divisoria (2) das aguas do Jequitahy (unico obstaculo que não é difficil de se vencer em todo o percurso, do planalto central da Republica, onde será edificada a nova capital, até ao porto de Santa Cruz) margeando-o até o S. Francisco e d'ahi percorrerá os valles do Urucuya ou do Paracatú, até ao seu ponto terminal.

Provisoriamente a estrada póde ser mixta, isto é, aproveitar-se-ha a secção navegavel do Jequitahy, (3) do São Francisco, do Urucuya ou do Paracatù, e desse ponto em

---

(1) A bacia do rio Jequitinhonha comprehende uma superficie de 2.200 leguas quadradas. (Henrique Gerber, pag. 9).

(2) D'ahi em diante a região é de grandes planicies, elevadas, quasi niveladas com margens escarpadas, profundamente indentadas pelos valles secundarios, que dão para o rio das Velhas e Jequitahy de um e outro lado e que, muitas vezes no caso de se confrontar nos dous lados do espigão reduz a largura da planicie a algumas centenas de metros, dando-lhe o aspecto de uma serra em fórma de cumieira, posto que a largura média ao longo dos espigões entre os valles secundarios tenha muitos kilometros ou leguas de largura.

Estas planicies bem definidas perto da barra do rio e por muitas leguas acima, passam quasi insensivelmente á zona mais alta e mais accidentada, acima referida.

. . . . . .

No Jequitahy ha ricas lavras de diamantes em cascalhos que jazem sobre os conglomerados, e consistem em grande parte, senão totalmente, de materiaes provenientes da desintregação desta rocha.

. . . . . .

A canna produz admiravelmente nos terrenos proprios, os quaes não faltam nas largas baixadas do rio das Velhas e S. Francisco e os seus valles secundarios.

Quasi toda a região é eminentemente propria para a cultura do algodão.

Ha em cima dos espigões areas extensas cobertas com uma espessa capa de solo argiloso e bom, e os valles são em geral fertilissimos (Relatorio apresentado ao ministro da Agricultura acerca dos estudos geologicos praticados nos valles do rio das Velhas e Alto S. Francisco, pelo Dr. Orville A. Derby, 1882).

(3) De 42 leguas de curso; tem na sua barra 267 palmos de largura e conduz ordinariamente 4.800 palmos cubicos da'gua.

diante, conforme o traçado que se adoptar, construir-se-ha a linha ferrea que attingirá o planalto Central.

« O rio Paracatú (1) entra pela margem esquerda do rio S. Francisco com o volume d'agua de 60.438 palmos cubicos por segundo ; na sua barra elle tem 1.500 palmos de largura que successivamente diminúe, na extensão de meia legua rio acima, até 820 palmos em que calcúlo a sua largura normal, até a distancia de 30 leguas acima, onde elle ainda é de 560 a 600 e de 530 palmos até o porto do Burity.

A navegação sobre este importante tributario do rio S. Francisco é muito animada.

Todas as difficuldades e perigos que pelo estado do rio Paracatú os navegantes encontram são corajosamente por elles vencidas em attenção aos lucros que lhes resultam de suas especulações commerciaes.

O Porto Burity dista da barra do rio Paracatù 64 leguas contadas pelo curso do canal navegavel.

A navegação do Paracatú é a mais frenquentada que se communica com o rio de S. Francisco, pelo motivo de que, com raras excepções, todas as povoações maiores abaixo do rio S. Francisco, na grande extenção de 245 leguas, entre a villa de S. Romão e a villa da Boa Vista dependem do recurso que indispensavelmente necessitam de toda qualidade de mantimentos, porque grande numero de fazendas de cultura e creação, estabelecidas á beira das margens do rio Paracatù, fazem continuamente transportar os seus productos, e em todas as estações do anno, pelas aguas de ambos os rios abaixo.

Com o despendio approximadamente de 1.5000:000$ será possivel estabelecer-se perfeita e segura navegação sobre as aguas do Paracatù.

Contam-se ainda como navegaveis para canôa os tres tributarios do rio Paracatù, sendo o rio da Prata da sua barra acima, na extenção de 20 leguas ; o rio Preto na de 10

---

(1) O commercio dos crystaes, uns amarellos chamados topazios de Goyaz, outros rôxos (amethistes), avermelhados ou mais frequentemente brancos, já foi bastante activo, entretido quasi todo pelas cidades de Paracatu e Formiga, em Minas Geraes, as quaes mandavam tropas de mercadoria até Santa Luzia, (Estado de Goyaz) a cinco e meia leguas da serra, para voltarem com carregamento dessas pedras.

leguas ; do leito e das margens do ultimo, bem como do rio Paracatú, tem-se extraido ouro e diamante. (1)

O rio Urucuya (2) é navegavel por barcos e ajoujos até Campo Grande, 25 1/2 leguas da sua barra para cima.

As suas margens são ferteis, excepto alguns campos naturaes, cobertos de excellentes madeiras de construcções, para cortume e tinturaria ; a sua barra está 2.254 palmos e duas pollegadas elevada sobre o nivel do mar e desta abaixo e a margem do rio S. Francisco coberta de matto grosso, de 25 a 30 palmos elevada sobre o nivel das aguas.

O canal continùa com sobeja fundura para as barcas, largo e limpo.

No fim da 36ª legua está a ilha de Afundá ; o canal a oeste della sómente é navegavel por conôas e pequenas barcas. »

Quer a estrada venha do planalto central ligar-se ao rio (3) Paracatù quer ao rio Urucuya, seria conveniente que o governo ampliasse os favores concedidos a companhia de Viação, que tem o privilegio da navegação do rio S. Francisco e de seus affluentes, afim de que ella concluisse em pouco tempo os melhoramentos que demandam o Jequitahy, o rio S. Francisco e aquelle em que tiver de tocar a estrada, o Urucuya ou o Paracatú.

---

(1) «Atlas e Relatorio» concernente a *exploraçzo do rio Sao Francisco* pelo ingenheiro civil Henrique Guilherme Fernando Halfeld, 1860, pag. 6 e 7.

(2) «Sendo de toda conveniencia utilisar-se na maior escala possivel a navegação interior na rede geral da viação do Imperio, torna-se de maior urgencia o estudo definitivo dos rios, cuja possibilidade de navegação a vapor tenha sido indicado pelos reconhecimentos até agora feitos e informações obtidas, afim de ser determinada com a possivel exactidão a importancia das despezas indispensaveis para que taes rios sejam francamente navegaveis em qualquer época do anno.

Sempre que a despeza para se estabelecer a franca navegação de que trata o precedente artigo for inferior á de uma estrada de ferro marginal, deve ser preferido o melhoramento do rio, porquanto os fretes pelas vias navegaveis são em geral menores do que nas estradas de ferro. *(Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil.* — VII. *Plano geral da grande viagao do Imperio.*— 1882, pag. 373*)*.

(3) Malgré les reseaux des chemins de fer qui couvrent la surface de la France et de l'Angleterre, aujord'hui encore on s'occupe de construire des nouveaux canaux, et quelquefois même parallelement a des chemins de fers existants, parce que les voies navegables sont definitivement reconues comme la solution definitive de transports a bon marché (*Hydrographie du Haut S. Francisco* par Emm. Liais, 1865 pag. 25).

Comprehende-se que na Europa as estradas de ferro tenham direito a preferencia na viação aperfeiçoada, mas no Brazil essa preferencia deve ser dada a navegação fluvial.

A razão é simples.

« O que ha de mais precioso no rio S. Francisco (1) não é nem o ouro, nem os diamantes, nem o salitre, nem as suas terras uberrimas para café, para o algodão e para o assucar : a primeira riqueza do rio S. Francisco é a população brazileira de 1.000.000 a 1.500.000 habitantes.

« Essa população, explorando um dos valles mais ferteis do mundo, importará e exportará, pelo menos, na razão de 30$ por habitante.

« Serão 30.000:000$ a 45.000:000$ que entrarão annualmente como grandes parcellas nas sommas totaes do movimento commercial de importação e de exportação do Brazil. » (2)

Sabemos que a primazia de que gozam as estradas de ferro nos paizes de muita industria, vem da rapidez, que offerece vantagens notorias á industria : mas no nosso paiz a principal condição da preferencia é a que resulta da economia dos transportes e abaixo d'este ponto de vista a navegação offerece esta grande vantagem.

Nunca cançaremos de dizer que aproveitemos os recursos immensos que proporcionam os nossos grandes rios para o transporte barato de passageiros e mercadorias dos sertões mais distantes : projectando-se as grandes linhas ferreas com o fim de completar a communicação das principaes bacias hydrographicas entre si com os portos de mar.

.....

Consta que na região superior do Rio Rhodano, em França, applicou-se um systema de locomoção especial para as cachoeiras, onde a propulsão ordinaria pelas rodas dos vapores era insufficiente para vencer a grande correnteza das aguas.

.....

No rio Mogy-Guassù navegam vapores de fundo de aço, com uma só roda matriz na popa, largura de 3m,080 e 5m,48 ; calado, quando carregados, de 0m,35 a 0m,41, os quaes atravessam sem perigo os canaes estreitos que não dariam passagem a vapores de duas rodas.

Consta tambem que estes vapores possuem a força precisa na roda da popa para que possam rebocar quatro lanchas carregadas contra a correnteza das aguas, até 6 kilometros por hora ou 1m,67 por segundo.

.....

O que está sendo applicado no Mogy-Guassu para a passagem das cachoeiras contra correntes d'agua de 13 kilometros por hora ou 3m,61 por segundo, não é em rigor o precedente, conhecido pelo nome francez *touage*, mas é o que convém aos canaes curvos das Cachoeiras do Mogy-Guassu.—(*Navegaçao Fluvial do Brazil*, pelo Dr. Borja Castro 1887, pags. 9, 10, 16 e 17.)

Adoptando-se vapores desses nos rios Urucuya, Paracatu, etc., a extensão navegavel d'elles é muito maior do que a orçada por Halfeld.

(1) *Garantia de Juros* por André Rebouças, pag. 206.

(2) Comtemplando a grandeza do valle do rio S. Francisco, admirando aquella natureza virgem e viril, em um momento de verdadeiro enthusiasmo, um naturalista notavel escreveu as seguintes palavras : « Eras virão em que os povos correrão em chusma sobre estas ribanceiras : estes altos barrancos cortados tão a prumo e tão formosamente fingindo cáes, serão um dia decorados de fructiferos jardins: vozes ale-

E' para notar-se que esse calculo foi feito ha mais de 20 annos, visto como a população augmenta-se consideravelmente naquellas paragens.

Dando-se de mão a fertilidade daquelle uberrimo sòlo; a população condensada que o habita; as condições faceis que offerece para construcção da linha ferrea; a importancia do porto donde ella tem de partir; as riquezas mineraes verdadeiramente admiraveis do Jequitinhonha e de seus affluentes; a ausencia de obstaculos que ha na bacia desse rio para fazerem-se ramaes que irão terminar no tronco; o aproveitamento da navegação fluvial (dos trechos que prestam-se a esse mister); basta o governo considerar que essa estrada é a que fica mais economica e que percorre a menor extensão de um porto de mar ao rio S. Francisco (2) e a futura capital da Republica, para chamar a si a sua construcção.

No prolongamento da Estrada Central do Brazil, si tivesse sido adoptado o traçado do engenheiro James Banlis,

---

gres retumbarão onde hoje só reina profundo silencio, de vez em quando sómente interrompido de feios roncos de tigres ou de agudos gemidos de tristonhas aves que aqui bordejam: tu serás, ó formoso rio São Francisco, o — *cœlo gratissimus amnis*, tu serás emfim conhecido e apreciado: e o Triptolemo que deves chamar sobre tuas afortunadas bordas barbaras gentes, que devem ahi ensinar a lavrar e embelezar a terra, a crear o commercio, desterrar a ferocidade e a fazer a vida deleitosa e feliz.

Esse Triptolemo, si não me engano, talvez já seja nascido; já em boa hora empunhe o sceptro e sobre ti lance seus mysteriosos resguardos.» (Dr. J. Vieira Couto, *Memorias*.) Foi em 1801, no 1º anno deste seculo, que já vae muito mais de meio, quando o rio de S. Francisco era quasi um deserto, onde, porém, a natureza se ostentava em todo seu esplendor e brilhantismo, que o illustre naturalista soltou aquellas palavras, arrancadas do seio d'alma pela mais robusta e profunda convicção.

Si aos mortos fosse permittido surgir dos tumulos, por que decepção passaria o Dr. Couto, vendo que o Triptolemo, o Deus do rio S. Francisco, ou ainda não nasceu, ou então conserva-se impassivel e indifferente ao grande rio!

Aquellas rigiões, fadadas aliás para grandes destinos, para serem um emporio de commercio, riqueza e civilisação, não apresentam o desenvolvimento que se devia esperar, á vista de seus immensos e portentosos recursos naturaes. (*Navegação a vapor do rio S. Francisco*, Memoria por Francisco Manoel Alves de Araujo — Annexo ao relatorio do Ministro da Agricultura — 1873, pag. 6.)

(1) « Apresentamos em seguida um orçamento approximado das obras propostas para melhoramento do alto S. Francisco.

Do Salto de Pirapóra ao alto da cachoeira do Sobradinho, 1.328 kilometros (*rio desimpedido*).....	35:000$000
Melhoramento de todas as cachoeiras, do alto da cachoeira do Sobradinho a Jatobá, termo superior da ferro-via de Paulo Affonso, 428 kilometros.....	456:500$000
Rs.....	491:500$000

só a secção de São Gonçalo da Ponte a Pirapóra, 606 k. 868 m., foi orçada em 43.260:463$011, ou 85:340$578 por kilometro, *o que é um preço relativamente barato*. (1)

De Piarapóra ao Rio de Janeiro a distancia é de 1.048k,000 e daquelle ponto ao porto de Santa Cruz a distancia é muito menor, mesmo que a estrada vá acompanhando sempre as voltas do Jequitinhonha e do Jequitahy — o que não succederá.

A linha de cumiada a transpor é tão somente cerca de 247 metros acima da barra do Jequitahy (2), contravertentes do Jequitinhonha.

Com a construcção da projectada linha ferrea (3) de 293k 000, para ligar a communicação das bacias navegaveis

Transporte.....	491:500$000
Accrescentando 20 para eventuaes e administração.....	98:300$000
	589:800$000
Junte-se um vapor de pequeno calado e um dito de dimensões reduzidas.....	25:000$000
	115:000$000
Concedam-se juros sobre o capital empregado, sejam...	40:000$000
Total.....	744:800$000
Em algarismo redondo.....	750:000$000

(Relatorio de W. Milnor Roberts — *Commissão hydraulica sobre o rio S. Francisco* — 1879-1880, pag. 71).

(1) Estudos de linhas ferreas e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins, executados pela *Public Works Construction Company limited*, de Londres. Engenheiro em chefe, James Banlis, 1875.

(2) O rio Jequitahy não offerece a menor difficuldade para a navegação, só tendo algumas pequenas corridas.

Fóra desses logares, corre manso e sereno, que nem se ouve a agitação das aguas.

Como é sabido, tem 42 leguas de curso; sendo somente navegaveis 18 a 20 leguas de extensão.

O andar do ajojo era compassado, vagaroso, monotono, mas descia-se fazendo um percurso de 7 ou 8 leguas por dia.

Gastou-se o decurso de dous dias até o S. Francisco.

A perspectiva do rio é bonita. Nos barrancos divisam-se formosos mattos e ás vezes, muitas hortaliças e verduras (*Impressões de viagem ao Rio S. Francisco* pelo Dr. Carlos Honorio Benedicto Ottoni, juiz de direito da comarca do Pyranga 1884, pag. 10).

(3) « A zona que vae servir a estrada possue terreno e clima favoraveis á cultura de quaesquer productos agricolas, e, comquanto seus habitantes se limitem actualmente a produzir só o necessario ao seu consumo, attenta a falta de vias de comunicação para os trazer aos mercados da provincia, a existencia da estrada, além das vantagens relativas ao augmento da população, desenvolverá a producção de tão uberrimo solo (J. Banlis, ob. cit.).

dos rios S. Francisco (1) e Tocantins, a estrada do Jequitinhonha fica sendo o escoadouro dos productos daquellas vastissimas regiões, podendo abrir lucta de tarifa com qualquer outra que demande porto de mar, por causa das condições economicas em que será construida, da população condensada da zona que vae servir e por varios outros motivos a que já se tem referido.

O engenheiro da *Public Works Construction Company*, de Londres, julga barato o preço kilometrico de 85:348$578 para o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brazil, no entanto o preço por kilometro da estrada do Jequitinhonha foi orçado em 21:368$435.

A pesca é muito abundante no rio S. Francisco.

E' sabido o cuidado com que os governos de todos os povos cultos tratam desse genero de industria.

Em Portugal o numero de pessoas empregadas na pesca é de 26.766, e o valor total representativo da sua impor-

---

De Pirapora segue para o interior grande porção de peixe salgado, industria esta susceptivel de grande desenvolvimento, desde que houver meios de transporte baratos, e pela mesma razão quasi não se utilisam as bellas madeiras que se encontram em diversas localidades da estrada projectada. » (James Banlis, ob. cit. pag. 42.)

«Nas horas mais calmas do dia abicamos a uma coròa perto do rio Paracatu' e ahi vimos uma grande tarrafa de pescar, que me disseram, colhia nas suas malhas perto de 2.000 peixes de cada lance. A principio duvidei da veracidade da relação ; porém, dias mais tarde, apagaram-se as minhas duvidas num jornal da Bahia : «A' margem do rio S. Francisco, em uma lagôa da fazenda de Fóra, a 9 leguas da villa do Remanso de Pilão Arcado, pescaram-se de uma só vez, em uma só rêde 8.000 peixes de tamanho regular ; tendo-se pescado anteriormente na mesma lagôa e de um só lançe, mais de 5000.

A pesca do rio em tanta ou mesmo em maior abundancia é facto que se dá quasi sempre e a que estão muito acostumados os habitantes daquella abençoada região».

O morador ribeirinho do São Francisco me disse á verdade.

O rio de São Francisco é como se vê abundantemente piscoso e, em certos logares, suas aguas trescalam o vivo odor do peixe.

Principalmente no tempo das *manjubas*, da vasante geral não se acredita na quantidade de peixes. Balançando-se de um para outro lado uma canôa, ella enche-se como por milagre, de uma immensidade de peixes de qualidades (*Impressão de viagem ao rio de Sao Francisco* pelo dr. Carlos Honorio Benedicto Ottoni, pag. 15 e 16)

(1) « Nestes rios (affluentes do rio São Francisco) em 7 oitavas de diamantes que extrahimos appareceu um de uma oitava, outros de tres quartos e tanto, dous de um crusado.

Observam-se, é certo, quasi todos os rios salpicados dê buracos feitos pelos garimpeiros : mas o melhor ainda resta. Estes mesmos logares, escalados a furtiva ainda se podem relavar com muita utilidade. Os logares, porém, mais ricos, isto é, os poços, esses permanecem todos intactos, como trabalhos impraticaveis por essa gente. (Extractos de uma viagem do dr. José Vieira Couto ao Indaiá, acompanhados de

tancia em 1886 subio a 4.089:441$945 fórtes. (***Estado actual da pesca em Portugal***, 1891, pag. 417)

Segundo observações dos doutores Spix e Martius o Brazil encerra grande quantidade de salitre (1) ao longo do rio S. Francisco, desde 20 até 10 graus de latitude meridional.

A provincia de Minas tem, como se sabe, numerosas cavernas calcareas que produzem o salitre expontaneamente e a quantidade que esse paiz mineiro precisa para alimentar e desenvolver sua industria, pode ser delle mesmo facilmente extrahido. (*Annuario do Brazil*, de 1847. pag. 491).

---

uma memoria do mesmo naturalista sobre as minas do Abaeté. — *Recreador Mineiro*, n. 14 de 1845.)

(1) A descoberta do salitre n'esta provincia (Bahia) mereceu com justiça toda attenção do antigo governo, e o conde dos Arcos assás concorreu para dar a este ramo o necessario gráu de impulso. O mestre de campo Pedro Leolino Mariz, que servia de superintendente das *Minas Novas do Arassuahy*, dotado d'aquelle genio explorador, que tanto distinguia os nossos primeiros habitadores do interior, conhecendo, por seus repetidos exames e investigações, a abundancia de salitre, que, em grande utilidade do Estado, se podia extrahir da serra de *Montes Altos*, solicitou do mesmo governo se estabelecesse alli uma fabrica regular, para a extracção d'esse mineral, e já igual intento havia tido o governador D. João de Lencastro, mandando fundar uma pequena fabrica junto ao rio de S. Francisco.

. . . . . .

Taes exigencias, porém, despertaram o governo, que determinou por ordem régia de 4 de Junho de 1757,fosse o chanceller da Relação Thomaz Ruby de Barros áquella serra, para onde partiu, assentando alli seis caldeiras e alguns crystalisadouros, e a sua informação datada de 26 de Novembro de 1758, deu motivo ao estabelecimento posterior da fabrica em ponto grande. Mas não satisfazendo totalmente aquella informação por falta de conhecimentos praticos de todas as materias necessarias a tal fim, no mesmo chanceller, determinou o conde dos Arcos se procedesse a um novo estudo, como consta do minucioso officio dirigido ao secretario do Estado a 15 de Setembro de 1758.

. . . . . .

Teve ordem este governo de proseguir na exploração do terreno nitrogenio da provincia, para o que enviou o engenheiro Manoel Cardoso Saldanha e o capitão Francisco da Cunha Araujo, a examinarem as nitreiras dos morros que ficam proximos aos rios Sipó e Parauna, abundantissimos em salitre.

Em conformidade da carta régia de 16 de Abril de 1761 estabeleceu se a fabrica de salitre de Montes Altos,que fica nas visinhanças do rio S. Francisco.

N'aquella serra se descobriram seis leguas de terra em que se acha salitre em umas partes com mais e em outras com menos conta: d'alli se poderiam tirar, dizem os documentos officiaes, annualmente o melhor de dous mil quintaes : se assegurava haver alli abundancia d'este genero não só para o Reino mas para fazer commercio com todas as nações da Europa.

Foram remettidos para a Côrte 24 caixões de arroba cada um, com salitre puro assim como criou a natureza, salitre cravado em pedra,

Partindo de Santa Cruz ou de Porto Seguro, dirigindo-se para o Salto, onde atravessará o Jequitinhonha, afastando-se das margens d'este, afim de não offender zonas privilegiadas pelo governo de Minas, atravessando as vertentes entre o Jequitinhonha e o Jequitahy e aproveitando a nave-

---

para que se visse a qualidade desta criação, extrahido da terra por meio de infusão, misturado, refinado, etc.

Pela carta do secretario de Estado, Thomé Joaquim da Costa Corte Real, de 27 de Maio de 1757, consta que o salitre remettido para Lisboa, se achou pelos exames a que se procedeu, não só bom, mas tão excellente, que a polvora que com elle se fez, provou muito melhor do que a outra, que foi composta com salitre da Asia, achando-se tudo tão puro que pouco diminuiu no refino.

Affonso de Souza Leolino remetteu para Cachoeira 87 arrobas d'esse genero, extrahido das margens do rio S. Francisco: e por ordem do governador de Pernambuco foram remettidos ao almoxarife da Bahia 207 quintaes de salitre, da mesma procedencia.

Pela conta que o governador dera ao secretario de Estado consta que as minas de salitre não rendiam a quantidade que podiam dar, pela ignorancia dos fabricantes, que nem o sabiam fazer, nem ainda beneficiar as terras d'onde elle se extrahia.

Alguns desses descobrimentos ficavam a 220 leguas, a 140 e a 80 de distancia, de Cachoeira. (*Memorias historicas e politicas da provincia da Bahia*, por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, 1835, pags. 207 e 247).

Jazem ás margens do S. Francisco na extrema d'esta capitania, e mais avante nas capitanias de Pernambuco e Bahia ingentes thesouros mais ricos que as veias que cruzam os montes de Minas, mais necessarios que as brilhantes pedras que se acham nas grimpas das serras, e rios do serro, suas salinas digo, até hoje tão desmontadas e cahidas em despreso (*Descripção dos Sertões de Minas, despovoação, suas causas e meios de os fazer florescentes*, Revista Trimensal do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brazil—1862, pag 433, XXV).

De Pirapora até Sant'Anna do Sobradinho, 240 leguas, a navegação não encontra obstaculo algum; é franca no vigor da palavra. O engenheiro Halfeld avalia na diminuta somma de 20:000$ a despeza que se poderá fazer, querendo, para tornar inteiramente limpo o leito do rio, nesta grande extensão, com a remoção de alguma pedra ou páo, que só serve de embaraço, e este mesmo de pequena monta, ás barcas, que na subida têm necessidade de viajar muito encostadas á margem (*A provincia e a navegaçao do Rio S. Francisco* por Thomaz. G. Paranhos Montenegro, 1875, pag. 146).

Entre a Cachoeira de Pirapora, no Estado de Minas e Sant'Anna do Sobradinho donde em diante começa a secção das cachoeiras (Ob. cit. pag. 206), ha 240 leguas, além de 60 do affluente Paracatu', 25 do Urucuia (Aracuia ou Uracuia, fortuna, *plenty, alluding to the fertility of its upper banks*, segundo Burton) 20 do corrente, 104 do Grande e seus affluentes Preto e Branco, isto é, 459 leguas de livre navegação.

O governo geral pouca attenção prestava a esse assumpto (*Memoria sobre o Estado da Bahia*. «Publicação Official», pag. 188, 1893).

O territorio banhado pelo rio de S. Francisco é de uma uberdade espantosa. Esta proposição não precisa ser demonstrada, pois, é sabido que só suas vasantes e ilhas, de terrenos que não cansam ou se esterilisam, porque são todos os annos fertilisados, e, por assim dizer, substituidos pelas enchentes, seriam sufficientes para, bem aproveitados

gação do rio S. Francisco, do Urucuya ou do Paracatú (1), este plano de viação parece o mais economico e razoavel de que pode-se lançar mão actualmente.

Do Rio de Janeiro ao planalto central a distancia não é menor do que de Santa Cruz áquelle ponto.

A projectada estrada poderá fazer concurrencia á qualquer outra que se construa com o mesmo destino, visto como está na mesma latitude que o planalto, e os terrenos prestam-se admiravelmente para esse mister: ella terá de desen-

---

dar productos para o trafego de algumas estradas de ferro (Dr. Paranhos Montenegro. Ob. cit. pag. 31).

Falla-se na existencia de uma mina de prata nesse territorio, a respeito da qual as gazetas da corte publicaram um artigo assignado por V. M. F. e que foi transcripto na Bahia em quasi todos os jornaes, inclusive o *Correio da Bahia* de 23 de Julho do anno passado. Sentimos que não nos seja permittido transcrever este artigo. Ahi se diz que «a zona argentifera na serra do Batata, termo do Chique-Chique, é de quarenta leguas quadradas. Um viajante conhecedor destes mineraes metaliferos, e que alli esteve, avançou que, sem exageração, esta mina seria capaz de supprir a toda America deste metal precioso. E' sabido que consideram-se como ricas as minas, cujos mineraes encerram 0,0005 de prata metalica. O termo médio dos mineraes no Mexico é em Guanayuato 0,002, em Zacatecas e S. Clemente 0,0045, em Mellado 0,0013, e em Fresmillo 0,0015, e na mina a que nos referimos a proporção é de mais de 0,005 e o mineral se acha na superficie do solo». (Ob. cit. pag. 38).

Essa noticia está de pleno accordo com as seguintes linhas: «Na Bahia é sabido que houve um antigo que descobrio uma mina de prata de que fundia para sua casa, que ainda hoje se conserva em os parentes do antigo chefe, este escreveu a el-rei de Castella senhoreando o reino de Portugal que lhe fizesse esta ou aquella mercê, que lhe daria tanta prata no Brazil, como havia de ferro em Bilbau» (*Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico* e Eth. do Brazil, 1862, pag. 471).

... Passados bastantes annos, deu novamente conta a S. M. o governador Vasco Fernandes Cezar de Menezes, que junto ao descobrimento da prata no rio das Contas, se fizera tambem o do salitre.

. . . . . .

Na resposta a esta provisão só se declara que aquelle descobrimento ficava distante desta cidade (Bahia) 220 legoas, no rio chamado Paramerim junto ao da prata («Memorias Historicas e Politicas da provincia da Bahia», por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, 1835, pag. 239, nota).

Este facto se acha tambem relatado por Marcgraff, cap. 11, pagina 263 de sua *Historia Naturalis Brasili*, 1648, apud Lud Elverin.

(1) Paracatu (ou Piracatu', *good fish river*, segundo Burton).

Cette comarca renferme tous les elements de la richesse. Non seulment on y trouve de l'or et des diamants, mais encore du fer et de l'etain. Diverses plantes y offrent a l'homme des remedes salutaires, tels que le *quina do campo* (*strychos pseudo quina*, Aug. S. Hil.) que j'ai dejá cité. Les terres sont fertiles, et d'immenses paturages peuvent nourir de nombreux troupeaux. En plusieurs endroits des eaux mineraux dispensent l'agriculteur de donner au betail le sel, denrée si chere a l'interieur: et ces eaux pourvaient etre utilement employées pour la guerison des plusieurs des maladies qui affligent

Partindo de Santa Cruz ou de Porto Seguro, dirigindo-se para o Salto, onde atravessará o Jequitinhonha, afastando-se das margens d'este, afim de não offender zonas privilegiadas pelo governo de Minas, atravessando as vertentes entre o Jequitinhonha e o Jequitahy e aproveitando a nave-

---

para que se visse a qualidade desta criação, extrahido da terra por meio de infusão, misturado, refinado, etc.

Pela carta do secretario de Estado, Thomé Joaquim da Costa Corte Real, de 27 de Maio de 1757, consta que o salitre remettido para Lisboa, se achou pelos exames a que se procedeu, não só bom, mas tão excellente, que a polvora que com elle se fez, provou muito melhor do que a outra, que foi composta com salitre da Asia, achando-se tudo tão puro que pouco diminuiu no refino.

Affonso de Souza Leolino remetteu para Cachoeira 87 arrobas d'esse genero, extrahido das margens do rio S. Francisco: e por ordem do governador de Pernambuco foram remettidos ao almoxarife da Bahia 207 quintaes de salitre, da mesma procedencia.

Pela conta que o governador dera ao secretario de Estado consta que as minas de salitre não rendiam a quantidade que podiam dar, pela ignorancia dos fabricantes, que nem o sabiam fazer, nem ainda beneficiar as terras d'onde elle se extrahia.

Alguns desses descobrimentos ficavam a 220 leguas, a 140 e a 80 de distancia, de Cachoeira. (*Memorias historicas e politicas da provincia da Bahia*, por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, 1835, pags. 207 e 247).

Jazem ás margens do S. Francisco na extrema d'esta capitania, e mais avante nas capitanias de Pernambuco e Bahia ingentes thesouros mais ricos que as veias que cruzam os montes de Minas, mais necessarios que as brilhantes pedras que se acham nas grimpas das serras, e rios do serro, suas salinas digo, até hoje tão desmontadas e cahidas em despreso (*Descripção dos Sertões de Minas, despovoação, suas causas e meios de os fazer florescentes*, Revista Trimensal do Instituto Historico, Geographico e Ethnographico do Brazil—1862, pag 433, XXV).

De Pirapora até Sant'Anna do Sobradinho, 240 leguas, a navegação não encontra obstaculo algum; é franca no vigor da palavra. O engenheiro Halfeld avalia na diminuta somma de 20:000$ a despeza que se poderá fazer, querendo, para tornar inteiramente limpo o leito do rio, nesta grande extensão, com a remoção de alguma pedra ou páo, que só serve de embaraço, e este mesmo de pequena monta, ás barcas, que na subida têm necessidade de viajar muito encostadas á margem (*A provincia e a navegaçao do Rio S. Francisco* por Thomaz G. Paranhos Montenegro, 1875, pag. 146).

Entre a Cachoeira de Pirapora, no Estado de Minas e Sant'Anna do Sobradinho donde em diante começa a secção das cachoeiras (Ob. cit. pag. 206), ha 240 leguas, além de 60 do affluente Paracatú, 25 do Urucuia (Aracuia ou Uracuia, fortuna, *plenty, alluding to the fertility of its upper banks*, segundo Burton) 20 do corrente, 104 do Grande e seus affluentes Preto e Branco, isto é, 459 leguas de livre navegação.

O governo geral pouca attenção prestava a esse assumpto (*Memoria sobre o Estado da Bahia*. «Publicação Official», pag. 188, 1893).

O territorio banhado pelo rio de S. Francisco é de uma uberdade espantosa. Esta proposição não precisa ser demonstrada, pois, é sabido que só suas vasantes e ilhas, de terrenos que não cansam ou se esterilisam, porque são todos os annos fertilisados, e, por assim dizer, substituidos pelas enchentes, seriam sufficientes para, bem aproveitados

gação do rio S. Francisco, do Urucuya ou do Paracatú (1), este plano de viação parece o mais economico e razoavel de que pode-se lançar mão actualmente.

Do Rio de Janeiro ao planalto central a distancia não é menor do que de Santa Cruz áquelle ponto.

A projectada estrada poderá fazer concurrencia á qualquer outra que se construa com o mesmo destino, visto como está na mesma latitude que o planalto, e os terrenos prestam-se admiravelmente para esse mister: ella terá de desen-

---

dar productos para o trafego de algumas estradas de ferro (Dr. Paranhos Montenegro. Ob. cit. pag. 31).

Falla-se na existencia de uma mina de prata nesse territorio, a respeito da qual as gazetas da corte publicaram um artigo assignado por V. M. F. e que foi transcripto na Bahia em quasi todos os jornaes, inclusive o *Correio da Bahia* de 23 de Julho do anno passado. Sentimos que não nos seja permittido transcrever este artigo. Ahi se diz que «a zona argentifera na serra do Batata, termo do Chique-Chique, é de quarenta leguas quadradas. Um viajante conhecedor destes mineraes metaliferos, e que alli esteve, avançou que, sem exageração, esta mina seria capaz de supprir a toda America deste metal precioso. E' sabido que consideram-se como ricas as minas, cujos mineraes encerram 0,0005 de prata metalica. O termo médio dos mineraes no Mexico é em Guanayuato 0,002, em Zacatecas e S. Clemente 0,0045, em Mellado 0,0013, e em Fresmillo 0,0015, e na mina a que nos referimos a proporção é de mais de 0,005 e o mineral se acha na superficie do solo». (Ob. cit. pag. 38).

Essa noticia está de pleno accordo com as seguintes linhas: «Na Bahia é sabido que houve um antigo que descobrio uma mina de prata de que fundia para sua casa, que ainda hoje se conserva em os parentes do antigo chefe, este escreveu a el-rei de Castella senhoreando o reino de Portugal que lhe fizesse esta ou aquella mercê, que lhe daria tanta prata no Brazil, como havia de ferro em Bilbau» (*Revista Trimensal do Instituto Historico Geographico* e Eth. do Brazil, 1862, pag. 471).

... Passados bastantes annos, deu novamente conta a S. M. o governador Vasco Fernandes Cezar de Menezes, que junto ao descobrimento da prata no rio das Contas, se fizera tambem o do salitre.

. . . . . .

Na resposta a esta provisão só se declara que aquelle descobrimento ficava distante desta cidade (Bahia) 220 legoas, no rio chamado Paramerim junto ao da prata («Memorias Historicas e Politicas da provincia da Bahia», por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, 1835, pag. 239, nota).

Este facto se acha tambem relatado por Marcgraff, cap. 11, pagina 263 de sua *Historia Naturalis Brasili*, 1648, apud Lud Elverin.

(1) Paracatu (ou Piracatu', *good fish river*, segundo Burton).

Cette comarca renferme tous les elements de la richesse. Non seulment on y trouve de l'or et des diamants, mais encore du fer et de l'etain. Diverses plantes y offrent a l'homme dés remedes salutaires, tels que le *quina do campo* (*strychos pseudo quina*, Aug. S. Hil.) que j'ai dejá cité. Les terres sont fertiles, et d'immenses paturages peuvent nourir de nombreux troupeaux. En plusieurs endroits des eaux mineraux dispensent l'agriculteur de donner au betail le sel, denrée si chere a l'interieur: et ces eaux pourvaient etre utilement employées pour la guerison des plusieurs des maladies qui affligent

penhar papel identico ao que tem feito a estrada de Santos a Jundiahy, e a Central até a barra do Pirahy, e a sua construcção ficará em uma somma incomparavelmente menor do que a que se despendeu com as mencionadas linhas ferreas. (I)

Além das considerações economicas, estrategicas e commerciaes na construcção das linhas ferreas, deve-se muito ter em vista as de ordem administrativa.

---

notre espece (*Voyage aux sources du rio de S. Francisco et dans la province de Goyaz* par M. Auguste de Saint Hilaire, 1847 pag. 205 — 231).

A algumas leguas dos affluentes do Paracatu está o rio Abaeté, *petit ruisseau fameux pour avoir produit le plus gros diamant que possede la Coronne.*

No rio Abaeté foi achado em 1800 por 3 criminosos numa ilha formada na confluencia do corrego do Regente com o Abaeté, cerca de 13 ou 14 kilometros da sua foz no S. Francisco, o celebre diamante chamado o Regente, cujo valor era naquella época estimado em 7.500 milhões de francos.

Um viajante inglez que perlustrou aquellas regiões no começo deste seculo descreve minuciosamente como os criminosos o encontraram (*Voyage dans l'interieur du Bresil particulierement dans les districts de l'or et du diamant* par Jean Mawe, traduits de l'anglais par J. B. B. Eyriés, 1816, vol. 2º, pag. 80).

(I) Muitos e relevantes serviços prestará essa estrada ao Estado de Goyaz, principalmente á zona do Tocantins «esse rio que corre por um paiz aurifero e diamantino que é ao mesmo tempo rico em producções agricolas. Fallando das partes do valle do Tocantins que elle percorreu, diz Castelnau: «Creio que este rico e valioso paiz é um dos mais saudaveis do mundo.»

A cidade de Goyaz está situada sobre o rio Vermelho, celebre pelas suas areias de ouro. Os barcos que sobem do Pará chegam até uma ponte que ahi ha. A maior parte da população da provincia habita o valle do Tocantins. Na bacia do rio Vermelho contam-se muitas villas e aldeias florescentes. Uma dellas é Salinas, que deriva seu nome do sal que ali se extrahe. Junto ao lago de sal de Salinas está o lago das Perolas, assim chamado pela sua formosa vegetação e immensa quantidade de aves aquaticas que o habitam. «Nada, diz Castelnau, póde dar *une idée de la beauté de cette jolie pièce d'eau.*

Por mais rica, porém, que seja a provincia em minas de ouro, mais rico em producções é o seu solo. Propaga-se plantada de estaca a canna de assucar, que lança de cada nó uma duzia de renóvos e produz uma colheita todos os oito mezes. O feijão cresce ahi em grande perfeição e dá quatro colheitas por anno. As margens dos rios offerecem abundantes pastagens a numerosas manadas de bois e cavallos. Grutas de salitre e pedra calcarea, com os lagos de sal, realçam a belleza dos campos. Ha tambem muitas minas de ferro. E' alli summamente facil tirar da terra o necessario alimento onde as substancias nutritivas crescem, amadurecem e podem logo comer-se, sem o menor trabalho de cultura ou preparação; onde o arroz nasce espontaneo e uma quantidade de productos, capaz de sustentar uma população de milhões de homens, perece annualmente no campo por falta de trabalhadores que a recolham (*O Amazonas e as costas atlhanticas da America meridional*, pelo tenente da armada dos Estados Unidos, F. Maury, 1853, pag. 30).

Basta lançar-se os olhos sobre o mappa para vêr-se a difficuldade com que luctará o governo, por causa da grande demora, para pôr em communicação com a nova capital todo o norte da Republica.

Além dessas considerações o governo deve attender que em zonas, como essas, a viação é indispensavel.

O meio de se aproveitar as partes navegaveis do Tocantins e do Araguaya é a construcção de estradas de ferro e de *plank-roads* (Relatorio dos estudos da commissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaya apresentado pelo major do corpo de estado maior de 1ª classe Antonio Florencio Pereira do Lago, chefe da commissão, pags. 24 e 25).

Grandes rios por toda parte cortam a extensa área de Goyaz, como que incitando o commercio interno e a permuta: campos uberrimos se alongam desertos e inaproveitados; metaes preciosos jazem occultos nas entranhas da terra; mattas de alentados madeiros orlam os caudaes e cobrem o dorso das serras salpicados de custosos crystaes; todos os thesouros, emfim, da natureza acham-se alli espalhados com inexcedivel profusão, tão abundantes quão abandonados.

As videiras em algumas comarcas daquellas regiões crescem e engrossam singularmente. Proporcionam dentro do anno duas colheitas, si houver o cuidado de podal-as, depois da primeira, que é em fevereiro. Com a uva *secca* faz-se vinho tão puro e perfumado que Saint Hilaire o julgou no caso de vir ao mercado do Rio de Janeiro competir com certos de procedencia estrangeira e afugental-os.

O ferro é abundantissimo em Goyaz. Ou fórma conglumerados e em vastas áreas constitue as camadas superiores dos terrenos, ou acha-se naquella terra que produz o terrivel e insinuante pó vermelho das estradas do sertão do interior, terra sulcada de veias vivamente coradas que em S. Paulo tem o nome de *terra roxa* e é o typo dos solos fecundos, maravilhosos ás vezes em sua força de producção.

A cada passo depara alli o viajante com vistosos crystaes, uns amarellos dos chamados *topazios* de Goyaz, outros roxos (amethistas), avermelhados ou mais frequentemente brancos, tendo alguns fragmentos destes muitas arrobas de peso, de maneira que Pohl diz que, com o que está fóra da terra exparso aqui e acolá poder-se-hiam carregar algumas centenas de carros.

De todo o Brazil a provincia de Goyaz, diz Eschwege, é uma das mais ricas em ouro. Suas montanhas não foram ainda escavadas; quando muito, em alguns logares arranhou-se-lhe tão sómente a superficie.

Entretanto, é fóra de duvida que nas entranhas da terra jazem ainda occultos verdadeiros thesouros de Aladino. (A provincia de Goyaz na exposição nacional de 1875, por Alfredo Escragnolle Taunay).

Os estudos que no Tocantins e Araguaya, fez uma commissão do governo durante quatro annos, provam cabalmente que qualquer trabalho tentado para melhorar o leito desses rios será de um despendio enorme. A estrada de ferro para produzir os seus multiplos effeitos deve terminar na Boa Vista do Tocantins.

Essa ferro-via custará 15 000:000$ (*Estrada de Ferro do Tocantins*, de Alcobaça a Boa Vista, 1883, pag. 4).

O traçado da mencionada estrada deve ser o seguinte: partirá de Alcobaca. D'ahi a 103,k597 chega a S. Anastacio. Percorrendo mais 187,k503 alcança S. João do Araguaya, donde segue para S. Vicente, 100k. acima. Deste ponto é que a estrada tem de passar da margem esquerda para a direita e percorrer mais 96 kilometros, até chegar a sua estação terminal, que é a cidade de Boa Vista — 487,k103. Estas

Como disse Leroy Beaulieu, esperar para fazer caminhos que haja uma população e villas ou aldêias é commetter um erro ; são precisamente os caminhos que devem attrahir a população e dar origem ás povoações.

---

pistancias foram cuidadosamente obtidas pela commissão exploradora pos dous rios, a qual commissão abrio uma estrada para cargueiros e qoiadas, desde Alcobaça até S. Vicente : essa parte tem a extensão de 391 kilometros (*Memoria justificativa do projecto de estrada de ferro do Pará a Goyaz*, entre Alcobaça, a margem esquerda do Baixo Tocantins por José Negreiros de Almeida Sarinho, 1882 pag. 17).

De S. João a S. Maria do Araguaya ha 585 kilometros.

De S. Maria a Ytacaiu'— secção a mais importante do Araguaya— ha 1.040 kilometros de navegação totalmente desempedida.

A extensão de navegação do Tocantins até a junção do Araguaya é proximamente de 1.218 kilometros, havendo duas secções nas quaes se faz ella com mais facilidade (Relatorio dos estudos da commissão exploradora dos rios Tocantins e Araguaya, apresentado pelo major do corpo do estado-maior de primeira classe Antonio Florencio Pereira do Lago, 1876, pag. 18).

A primeira secção da estrada de ferro não fica em menos de 10.000:000$, comprehendendo uma extensão de 189 kilometros, de Alcobaça a Praia da Rainha. O mesmo pode-se dizer das outras secções. Do que se conclue que para realizar-se a mencionada via-ferrea tem-se de despender a somma de 20.000:000$ e não fica resolvido o problema quanto á navegação do Araguaya : de S. João a S. Maria ha 585 kilometros, que offerecem grandes difficuldades a vencer-se e formidaveis obstaculos á navegação.

« As linhas de navegação a vapor do Araguaya, de Ytacaiu' a Santa Maria cortam o *plateau* central no rumo de N. a S. em uma extensão de 1.380 kilometros» (*O Selvagem* pelo Dr. Couto de Magalhães, 1876, pag. 181.

Parece que depois de ligado o rio de S. Francisco a um porto de mar que a navegação do Tocantins e do Araguaya está resolvida. A projectada estrada de ferro da barra do rio Sapão á barra do rio Preto (Goyaz) abrange uma extensão de 293 kilometros, que serão construidos com muita economia. O traçado é muito simples.

O reconhecimento feito pela *Pubic Works Construction Company, limited*, de Londres, prova a saciedade como é facil a construcção dessa linha ferrea.

De Santa Maria do Araguaya ao Tocantins, defronte a barra do rio do Somno a distancia é de 190 kilometros.

E' admiravel a coragem com que os entrepidos canoeiros sobem e descem esses rios, arcando com todos as especies de difficuldades. (*Itinerario da cidade das Palmas, em Goyaz, a Belém no Pará*, pelo Dr. Vicente Ferreira Gomes, 1859). Os meios de transporte que usam nessas viagens são os *barcos mineiros* (*Viagem ao redor do Brazil* pelo Dr. João Severiano da Fonseca, 1875—1878, pag. 90). São embarcações muito rasas, e a borda é muito baixa para poderem ser movidas só a pás, unico motor que têm. Os tripolantes assentados na borda, escoram os pés nas costas do que lhe está na frente, e remam com as pás em um momento muito mais accelerado, dando grande velocidade a embarcação ; mas sempre em favor da maré, quando ha. (*Ensaio sobre as construcções navaes indigenas* pelo tenente Antonio Alves Camara, 1888, pag. 123).

« Não se deve esquecer na enumeração das vias de communicação economicas, tanto de tracção como de construcção, os *plank-roads*,

As estradas tem um grande poder de attracção e quando são numerosas e em bom estado criam cultura e as cidades.

O art. 3° da Constituição da Republica dos Estados Unidos do Brazil diz: « Fica *pertencendo* á União no planalto central da Republica uma zona de 14.400 kilometros

---

madeiro carris, estradas assoalhadas ou estradas de madeira, que tanto concorreram para fomentar a prospriedade dos districtos do Canadá e dos Estados Unidos, abundantes em florestas.

Ainda não ha um só *plank-road* no Brazil, terra das florestas sem fim, e das madeiras de construcção mais estimada.

Os preconceitos europeus e a fatuidade nacional, a monomania da ostentação nas obras de utilidade publica, têm impedido a applicação dos engenhosos e economicos processos norte-americanos. Desdenhamos toda obra que não é de ferro e de granito, e, como as circumstancias financeiras do paiz não permittem estes desparates economicos, o Brazil continúa na deficiencia das obras publicas da mais urgente necessidade !

No entanto, ainda agora, os Estados Unidos construem com vantagem *plank-roads* ou estradas assoalhadas.

Durante a terrivel guerra para abolição da escravatura, os *plank roads* foram largamente usados com os aperfeiçoamentos introduzidos pelo engenheiro Hulbert. Em 1868 inaugurou-se uma linha de 76 kilometros, entre Carthago, no estado de Nova-York e Harville. No Canadá, na provincia de Quebec, construiram pouco depois um *plank-road* com 160 kilometros de extensão. O *plank-road* de Sovel é de 96 kilometros, o de Lewis a Quenebec é de 190 kilometros.

Nestes *plank-roads* os trens de passageiros andam com a velocidade de 30 a 32 kilometros por hora, e os de mercadoria com a velocidade de 20 a 26 kilometros.

Os *plank-roads* duram, em bom estado, de 8 a 12 annos: com uma conservação vigilante e reparações a proposito os *plank-roads* conservam-se indefinidamente.

No Canadá e nos Estados Unidos o preço do kilometro de *plank-road*, incluido o material rodante, é de 7:000$ a 8:000$ da nossa moeda.

Em parte alguma se pode fazer um melhor ensaio de *plank-road* do que na via de communicação da capital de Goyaz ao porto da Leopoldina, no valle do rio Vermelho.

Seria muito despendiosa a construcção de uma via ferrea e o transporte por locomotivas em uma região tão longiqua ; ao passo que o *plank-road* acharia muito economicamente excellentes madeiras para sua construcção e animaes para o serviço de tracção.

Além do *plank-road* do rio Vermelho, é muito recommendavel naquella provincia o *plank-road* para ligação dos valles do Tocantins e do S. Francisco, quer pelo valle do Corinhanha, quer principalments pelos valles dos rios do Somno, dos rios Preto e Grande, que confluem no S. Francisco, exactamente nessa situação predestinada da villa da Barra (André Rebouças — *Garantia de juros*, 1874, pags. 135, 136, 238, 239 e 240).

Eis um orçamento feito em 1877, com alteração para menos do que o que acima se referiu, de um *plank-road* (caminho de madeira). No systema de via-ferrea com bitola de um metro, com trilhos de madeira e tracção por animaes.

quadrados, que será opportunamente demarcada para nella estabelecer-se a futura Capital Federal. » (1)

A parte do *planalto central*, onde deve-se construir a futura capital ainda não foi determinado por lei.

Portanto, mesmo que se realise essa mudança temporariamente para qualquer outro ponto da Republica, definitivamente ella ha de se fazer de accordo com a lei fundamental do paiz.

Não é fora de proposito, pois, que trate-se desde já de ligar aquella zona a um porto de mar, por meio de uma estrada de ferro economica, servindo-se das partes navegaveis dos rios que se prestarem a esse mistér.

Estudos e traçado da linha	100:000
Preparação do leito (a 1$000 por m.)	1:000$000
1.000 dormentes a 500 réis	500$000
2.000 metros de trilhos de madeira a 200 réis	400$000
Calçado ou estivade para os animaes	500$000
Mão de obra de assentamento dos trilhos e travessas, etc.	400$000
Somma	2:900$000
Eventuaes	100$000
Total	3:000$000

O material rodante pode ser limitado a quatro vagões de 1.500 kilos, custando todos 1:200$000.

Pode-se, se não se dispuzer de boas madeiras para os trilhos, empregar *rails* de ferro de 5 kilogrammas por metro corrido, e mesmo simples chapa de ferro, para resguardar a madeira do esmagamento. Essas chapas são muito usadas aqui nos Estados Unidos e sempre com excellente resultado, durante muitos annos (*Revista Industrial Illustrada* — Redactor Dr. José Carlos Rodrigues, 1877, vol. 1º, n. 1, pagina 20, publicada em Nova-York). (*Carta dirigida ao Sr. barão de Pouso Alegre, aconselhando a construcção de um tram-road que ligue a estrada de ferro D. Pedro II ao rio Verde e Sapucahy*, por Theophilo Ottoni, 10 de Maio de 1865. *Appenso D.* — Breve noticia sobre alguns systemas de estrada de ferro economica, servidos por animaes e por pequenas locomotivas, por André Rebouças).

(1) Mesmo que ainda não esteja precisamente indicada qual é a parte do planato central em que deve ser construida a Capital Federal (*Commissão Exploradora do Planalto Central da Republica do Brazil* pelo Dr. Luiz Cruls, pag. 31) a construcção da estrada de ferro do porto de Santa Cruz áquella região não deixa de ser de grande alcance economico, commercial e administrativo.

Um porto como o de Santa Cruz não pode continuar abandonado. Em seguida transcreve-se um trecho extrahido da carta, que Pedro Vaz Caminha, escrivão da armada, dirigio ao rei de Portugal, por occasião da descoberta do Brazil, trecho que vai copiado com sua propria orthographia: «A ho sabado pela manhaa mandou ho capitam fazer vela; e fomos demandar a entrada ha qual heera muy largua, e alta, de seis a sete brasas, e entraram todolas naos dentro, e ancoraram se em cinco, seis brasas: ha qual ancoragem dentro he tão grande e tão fermosa, e tão segura, que podem jazer dentro nella mais de duzentos navios e naaos» (*Memorias Historicas e Politicas da provincia da Bahia* por Ignacio Accioli de Cerqueira e Silva, tom. 1º, 1835, pag. 24).

O Estado de Goyaz auferirá grandes vantagens com a construcção dessa linha ferrea: com pequenos ramaes que a ella se dirijam poder-se-ha aproveitar a navegação de seus grandes rios (1)

« As nossas vias ferreas mesmo nos trajectos fragmentarios e sem methodo que percorrem não prestam os serviços que lhes fôra dado, si se tornassem mais accessiveis, não só aos naturaes como aos immigrantes. Os fretes e as passagens são por alto preço; os trens relativamente luxuosos; as estações despendiosas, o expediente difficil, a admissão dos passageiros formal; e o systema de transito despido de

---

(1) « Por carta régia de 5 de Setembro de 1811 para o governador capitão-general da capitania de Goyaz, approvou o principe regente nosso senhor o plano do estabelecimento de uma sociedade de commercio entre a dita capitania e a do Pará, concedendo varios privilegios aos accionistas e dando saudaveis providencias sobre a civilisação dos indios; e igualmente a respeito da navegação dos rios Tocantins, Araguay e Maranhão e outros, em cujas margens algum dia se levantarão eternos padrões, que attestam aos vindouros o paternal cuidado, com o que o Sr D. João, principe regente de Portugal, com a sua presença no Brazil promove a felicidade de seus povos, ainda mesmo os mais distantes do seu throno excitando entre elles a civilisação, o commercio, a industria, as artes e as sciencias, quanto permitte o estado de um vasto continente pouco povoado e em grande parte pouco conhecido.» (*Memoria para servir de Historia ao reino do Brazil*, 1825, vol. 1º pag. 223).

«Essas linhas fluviaes são de espantoso desenvolvimento, mas necessitam em muitos pontos de *melhoramentos embora não custosos da arte.*» (*A provincia de Goyaz na exposição nacional de 1875*, pag. 12.)

Actualmente não se póde aproveitar a navegação do Tocantins para servir de meio de communicação entre o Planalto Central da Republica e um porto de mar, por causa da grande extensão da via ferrea que se terá de construir para attingir-se ao ponto em que elle prestase a esse mister. Caso fosse posto em pratica esse alvitre a linha ferrea deveria passar por Goyaz (de Pyrenopolis áquella cidade ha 152 kilometros.)

Além de todos os inconvenientes que teria esse meio de communicação, do Pará a nova capital, basta lembrar-se que «le Tocantins ne peut etre regardé comme navigable qu'au Porto Imperial, eloigné de de prés de trois cent lieuees de Goyaz, par suite des detours de la route. (*Expedition dans les parties centrales de l'Amerique du Sud*, de Rio de Janeiro a Lima, et de Lima au Pará, executée par ordre du gouvernement français pendant les années 1843 a 1847, sous la diretion de François de Castelnau, 1850, tom. 2º pag. 119).

Pelos estudos feitos por F. Castelnau, pelos engenheiros Lagos e J. Banlis chega-se á conclusão de que a ligação do valle do Tocantins ao de São Fracisco fica mais economico do que ao baixo Tocantins e será preferivel adoptar-se o projecto da *Publica Works Construction Company limited* de Londres a qualquer outro alvitre que se possa apresentar nesse sentido.

Basta citar-se os seguintes dados para poder-se formar um juizo sobre o assumpto:

Summario do traçado projectado para a communicação das ba-

toda vasta nomenclatura de pequenas vantagens, que sobretudo para os habitantes marginaes nos Estados Unidos cons-

cias navegaveis do S.Francisco e Tocantins pelos vales dos rios Grande, Preto e Somno.

Navegação do rio Grande, da cidade da Barra á barra do rio Sapão.....	403.000	kilometros
Projectada Estrada de Ferro da barra do rio Sapão a barra do rio Preto.....	293.000	»
Da barra do rio Preto (Goyaz) a barra do rio Somno.....	237.000	»
	933.000	»

A ferro via, traway ou *plank-road* da barra do rio Sapão a barra do rio Preto tem uma extensão de 293.000 k e a sua construcção não ficará mais cara do que a que tenha de evitar os obstaculos no Tocantis, obstaculos formidaveis que não serão vencidos com a facilidade que parece a primeira vista: elles apresentam-se não só no trecho da linha de Alcobaça, mas em varios outros pontos do rio

François Castelnau fez um estudo minncioso e interessantissimo sobre o Tocantins e o Araguaya. Por equivoco se tem dito que naquelles trabalhos o illustre chefe da expedição franceza *consigna apenas informações deficientes sob o regimen do Araguaya* (*Navegaç o interior do Brazil* pelo engenheiro Eduardo José de Moraes, 1869, pag. 140). T odas as vezes que se tem citado aqui Castelnau não se refere só ás pags. 385—466 do vol. 1º e ás pags. 1 77, 105—120 do vol. 2º do texto, mas menciona-se tambem a *Quatrieme Partie, itinairere et coupe geologique. Planches 13—30, Expedition dans les parties centrales de l'Amerique du Sud, 1852.*

Além das innumeras vantagens que ha de se tirar desse *traway*, ha uma principalmente que deve chamar a attenção dos poderes publicos — é a que tem por fim o desenvolvimento da exploração da industria extractiva e a catechese dos indios, pondo-se em pratica as idéas apresentadas pelo Sr. general Couto de Magalhães.

«Eu havia sido durante dous annos presidente do Pará e sabia que a grande riqueza do valle do Amazonas, representada pela borracha, salsa, copaiba e castanha, que se exporta já no valor de muitos mil contos, é quasi exclusivamente devida ao braço do tapuio: o que eu ignorava, porém, é que a quantidade dos que são ainda selvagens, exceda de muito a dos que são mansos (*O Selvagem* pelo Dr. Couto de Magalhães, 1876, *O selvagem como elemento economico*, pag. XXI).

Elles são os que melhores serviços podem prestar nessas regiões, porque as industrias extractivas só têm sido exploradas por elles (obr. cit.)

Voltando a tratar-se da linha ferrea que deve pôr em communicação a futura capital da Republica com um porto de mar, é necessario lembrar-se que o prolongamento de alguma das estradas existentes não resolve o problema, por causa do preço exhorbitante pelo qual foram construidas.

Do Rio de Janeiro a Pirapóra poder-se-ha despender a somma de 95.000:000$, não contando-se o trecho comprehendido entre o Paracatu' ou Urucuya e a futura capital da Republica, caso aproveite-se a navegação delles.

Do Rio a Pyrenopolis, passando-se por S. Paulo, a linha ficará em 85.000.000$000.

Do Rio a Pyrenopolis, pela estrada Oeste de Minas (Barra Mansa a Catalão e prolongamento), 70.000:000$000.

De Santos a Formosa a despeza da estrada não será inferior a setenta e cinco mil contos.

A estrada da da Bahia a S. Francisco não ficará ao Estado em menos de 90.000:000$000.

tituem ainda mesmo uma longa viagem em via ferrea, tão facil como é o percurso do traway urbano (1).

E' muito sabido que ao productor e ao consumidor é indifferente que a sua mercadoria seja conduzida em esplendidos e deslumbrantes carros ou em modestas ou primitivas estradas de ferro, em *traway* ou mesmo em *plank-road*, (2) elles

A linha ferrea do Recife a S. Francisco custará tambem aos cofres publicos mais de 90.000 contos.

Agora vejamos a estrada do Jequitinhonha.

Do porto de Santa Cruz a Formosa (approveitando-se a navegação dos rios Jequitahy, S. Francisco, Paracatu' ou Urucuya e o trecho que una a parte navegavel de um desses rios a nova capital) a estrada ficará em 26.000:000$000.

E é para notar-se que nenhuma das estradas existentes poderá fazer concurrencia a linha projectada no trafego e no custeio: a sua construcção é simplissima, encontra só um obstaculo, facil de vencer-se, na linha divisora das aguas do Jequitahy com as do Jequitinhonha, que não se póde comparar com a serra do mar, entre Santos e São Paulo, o Rio e a Barra do Pirahy: nem com a Mantiqueira.

Passando-se por S. Paulo haverá tres baldeações, por Pirapora havera tambem tres, ao passo que na linha mixta de Jequitinhonha só haverá descontinuidade da linha fluvial.

A questão de descontinuidade das linhas ferreas é de grande alcance e merece toda attenção dos poderes publicos. Em todos os paizes civilisados ella tem sido objecto de serios estudos sob qualquer ponto de vista que seja considerado. (Opperman. *Nouvelles Annales des Constructions*, 1869, pag. 46; *Royal Commission on Rilways*, 1886, pag. 565; *Engeneering*, 1872.

Quando e general Andréas presidio Matto Grosso disse que era urgente pensar em fazer-se uma estrada de ferro para aquella desvalida então provincia, porque só ella evitaria uma guerra das mais dispendiosas, da historia e o marechal Andréas foi propheta.

Provadas as vantagens e a opportunidade da construcção da estrada do Jequitinhonha, como estão, o governo deve, quanto antes, tratar de levar a effeito esse futuroso commettimento.

« E' tempo de tratar-se de quebrar todos os moldes, de apagar todos os resquicios, de varrer da superficie do solo os alicerces do antigo regimen; trata-se, não de salvar, mas de lançar por terra as barreiras e diques, que se oppunham a invasão dos modernos principios, das conquistas do espirito humano, das liberaes aspirações do seculo.

Trata-se de rasgar o campo immenso do porvir e plantar nelle os postos remuneradores de uma expedição, feita sem rumo, porque faltava a bussola da experiencia e o piloto de anteriores pesquizas.»

(1) *O Brazil e os Estados Unidos na Questão de Immigração* pelo Dr. J. P. Rego Filho, 1884, pag. 13.

(2) Instituindo-se sobre os *plank-roads*, tem-se a dizer que esse meio de transporte tem sido aconselhado para ser introduzido no Brazil, pelos engenheiros William Lloyd, Gomes Calaça, Antonio Rebouças, pelo *Jornal do Commercio* e pelo *Novo Mundo* pag. 263, n. 84, de Dezembro de 1877.

O senador Theophilo Ottoni, além dos *plank-roads* sustentava tambem que devia adoptar-se o *tram-road*, que vem a ser uma estrada de trilhos de ferro na qual, em vez de locomotivas, são empregados animaes muares ou cavallares para tirar os carros.

Na questão de curvas e declividades fica ao constructor do *tram-road* uma consideravel margem, visto como uma tal estrada admitte curvas e declives mais fortes do que outra qualquer.

querem apenas que a troca se realise, aproveitando-se a facilidade de communicação, com rapidez e por preço modico e nos paizes, como o nosso, esse *desideratum* póde-se realisar adoptando-se as estradas economicas, e não com as estradas de luxo e carissimas, como foram as primeiras construidas no Brazil.

E' necessario insistir-se sobre a largura das bitolas das estradas de ferro.

O governo já se tem por varias vezes manifestado sobre este assumpto.

Em um caminho feito na encosta de um morro não havendo pedra a quebrar, com a largura de 12 palmos e cujos planos não tenham de altura mais de cinco palmos, o custo não deve ser muito maior de 60:000$ por legua. O leito entre os trilhos deve ser macadamisado.

Os carros, uma vez carregados, descem pelo seu proprio trilho e percorrem 15 milhas em 14 segundos. Em alguns logares as bestas só tiram os carros na subida.

Em uma estrada de rodagem com o decline de 4 %, por exemplo, uma besta não pode tirar mais de 70 arrobas, quando no *tram-road* tira 105 arrobas e póde trabalhar o dobro do tempo cada dia. Portanto, é mais barato não só o custo como o custeio do *tram-road*.

O engenheiro Lagos disse o seguinte, alludindo á linha do Tocantins: «A estrada e obras d'arte devem ser construidas de modo mais economico possivel, com declives e solidez necessarios, para, logo que a somma dos productos por ella transportados, possa comportar mudança de systema, substituirem aos *plank-roads* trilhos de ferro e empregarem-se locomotivas».

Si se puzesse em pratica esse alvitre, em quatro dias poder-se-ia communicar, por um preço muito commodo, da cidade da Barra, no rio S. Francisco, com o ex-presidio de Santa Maria do Araguaya, gastando o governo com esse notavel melhoramento menos de 5.000 contos. Si em vez de *plank-road* adoptar-se o *tram-road* a linha será muito mais curta.

Com a construcção desse *plank-road* o governo presentemente alcançaria o mesmo resultado que poderia obter com a mais luxuosa e confortavel linha ferrea e prestaria um grande serviço ao paiz, não só sob o ponto de vista economico, administrativo e commercial mas tambem humanitario. Em varios pontos do Tocantins (e podemos affirmar tambem do Araguaya), diz o engenheiro J. Banlis, perdem-se annualmente bastantes vidas e propriedades. Os poderes publicos, com uma despeza relativamente insignificante, tem provisoriamente um meio de por termo a esses desastres, adoptando os *plank-roads*. Além de todas as considerações a que se tem referido, não se póde dar de mão a essa medida humanitaria e não é difficil evitar-se a perda das vidas daquelles brazileiros que no *strugle for life* entregam-se heroicamente áquella profissão. As embarcações que fazem o commercio para o interior sahem do Pará em Abril e Maio e fazem a viagem redonda em cerca de 12 a 13 mezes, sendo 9 a 10 mezes a subir o rio (o Tocantins) e 2 a 3 a descer.

Adoptando-se os *plank-roads* entre Tocantins e S. Francisco, de accôrdo com o traçado de J. Banlis, essa viagem far-se-ha em poucos dias.

Os algarismos seguintes provam a difficuldade de transporte que ha entre o Estado de Goyaz e um porto de mar, devendo-se ter em vista as alterações que soffreram os dados, de 1864 a 1895.

Tabella comparativa do preço dos generos transportados por terra do Rio de Janeiro a Goyaz e dos mesmos do Pará áquella provincia pela via fluvial

DESIGNAÇÃO	UNIDADE	POR TERRA			POR AGUA			DIFFERENÇA
		PREÇO NO PORTO DO MAR	IMPORTANCIA DO TRANSPORTE	TOTAL	VALOR NO PORTO DO MAR	FRETE	TOTAL	
Ferro da Suecia	Arroba	3$000	12$000	15$000	3$000	3$000	6$000	9$000
Aço	»	6$000	15$000	23$000	6$000	3$000	9$000	14$000
Chumbo	»	5$000	15$000	20$000	5$000	3$000	8$000	12$000
Polvora	»	24$000	15$600	39$000	24$000	4$000	28$000	11$000
Sal	Alqueire	1$280	30$000	31$200	1$280	7$500	8$780	25$500
Manteiga	Arroba	24$000	15$000	39$000	24$000	4$000	28$000	11$000
Vinho, garrafão	1 1/2 arroba	12$000	25$000	37$000	12$000	6$000	18$000	19$500
Cerveja	Garrafa	$500	1$800	2$300	$500	$400	$900	1$400
Farinha	Arroba	3$000	12$000	15$000	3$000	4$000	7$000	8$000
Sabão	»	5$000	15$000	20$000	5$000	3$000	8$000	12$000
Louça, pratos ordinarios	3 duzias	4$500	16$000	20$000	4$500	4$000	8$500	12$000
Machado	Um	$640	2$500	3$140	$640	$500	1$140	2$000
Enchada	Uma	$500	2$000	2$500	$500	$400	$900	1$600
Fouce	»	$600	1$500	2$100	$600	$300	$900	1$200

Para transportar-se 1.500 arrobas do Pará a Goyaz pelo Araguaya necessita-se de um capital de 3:000$, e o lucro nas viagens é de 3:000$ pelo menos, sem falar da exportação, emquanto que por terra precisa-se de uma tropa de 20:000$, e de um capital de 11:220$, para as despezas na viagem, que formam o total de 31:220$, deixando apenas 6:732$, todas as vezes que os animaes empregados não morrem num prazo inferior ao de sua existencia media, o que quasi sempre deixa de acontecer.

(*Exploração do rio Araguaya* feita por ordem do Dr. Couto de Magalhães, presidente da provincia de Goyaz, pelo engenheiro E. Valle, 1864, pag. 34).

Seria desnecessario por em relevo a importancia da estrada de Santa Cruz a nova capital da Republica, visto como está demonstrado que nenhuma empreza do paiz conta com tantos elementos de riqueza e prosperidade em seu favor como ella.

Não são desconhecidas as opiniões de Saint Hilaire, de Hartt, Burton, Jean Mawe, Thomaz Lindley, do principe Maximiliano, e de Copeland, de escriptores e viajantes que perlustraram essas regiões ; (1) os documentos officiaes (2) salientam de modo admiravel os recursos e os elementos de progresso e de grandeza que nellas se encerram.

Logo que se começar a construcção da estrada do Jequitinhonha o governo de Minas incumbir-se-ha de mandar fazer ramaes que a ella se dirijam para ligal-a ás diversas localidades, cuja zona tem de atravessar.

O prazo de doze annos para construcção da estrada requerida é muito longo : em taes condições ou a futura Capital ficará privada nesse espaço de tempo da mencionada linha ferrea ou então ha de construir outra mediante administração, ou fazer uma nova concessão á companhia que tiver os seus trilhos mais proximos della.

Em qualquer das hypotheses a projectada estrada irá por muitos annos ser pesada aos cofres da União, visto como será de bitola larga, terá de atravessar zonas cujos obstaculos a vencer-se são bastante conhecidos e encontrará concurren-

---

(1) *O Rio Jequitinhonha—Recreador Mineiro* de 15 de Março de 1846, tom. 3º. *Descripção dos sertões de Minas*, Rev. Trimensal de Instit. Hist., tomo XXV, 1862.—«Tempo virá e já não está muito longe (graças aos desvelos do principe regente, nosso senhor) em que homens habeis farão aproveitar as riquezas mineraes, ainda intactas e occultas da capitania de Minas (*Breve Descripção Geographica e Fisica da Capitania de Minas Geraes* por Diogo Pereira Ribeiro de Vasconcellos, 1807 art. 3º § 21.

Voyage au Brésil par Mme. et M. Luiz Agassiz, traduit de l'anglais par Felix Vogeli, 1869, pag. 520.

(2) Commissão de exploração do Mucury e Jequitinhonha». Relatorio do capitão I. V. Pederneiras, 1851 — «Relatorio sobre uma via ferrea ao longo do Jequitinhonha pelo engenheiro civil J. C. Affonso Costard, 1876 — Carta do Dr. Henrique Gorceix.— Annexo ao Relatorio do presidente de Minas, 1879.

Des explorations scientifiques, entrepises par ordre du gouvernement, ont fait decouvrir du colbat au pied de l'arrayal de Tijuco, de la manganese dans toute la province de Minas, du Zinc sur les rives du Jquitinhonha, dans le district de Tocoyos etc. (*Etudes sur le Brésil* au point de vue de l'emmigration et du commerce français par Hypolyte Carvalho, 1858 pag. 58).

rentes fortes como a de Jequitinhonha (1), que mais cedo ou mais tarde, ha de ser uma realidade.

Em vista do exposto a Commissão é de parecer que o requerimento seja indeferido.

Sala das Commissões, 10 de setembro de 1894.—*Coelho Cintra.*—*Arthur Torres*, relator.—*Urbano de Gouvêa.*—*Junqueira Ayres.*—*Torquato Moreira.*

---

(1) Só a primeira secção da estrada do Rio a futura Capital Federal, isto é, a da passagem da serra do Mar fica mais cara do que toda a linha do Jequitinhonha, mesmo que não se aproveite a navegação do Jequitahy, S. Francisco, Urucuia ou Paracatu', e adopte-se o alvitre do engenheiro André Rebouças, fazendo-se a estrada quasi em linha recta.

Referindo-se a zona que vai servir a estrada do Jequitinhonha, póde-se repetir aqui o que disse um viajante notavel a respeito do Brazil, ao concluir um dos seus importantes estudos. « Este esboço incompleto e algum tanto confuso do horisonte brazileiro não passa de simples traços e os esplendores do quadro solicitam uma outra mão. Devia-se pintar no meio de uma luz brilhante em sua plena belleza esta terra que encerra tudo quanto de grande póde a natureza crear em paisagens. Devia-se devassar no segredo de suas potencias, abrir-lhe as minas, as florestas, os rios, fazer fallar as plantas, sondar a corolla, estudar a fibra e o perfume, a casca e a folha.

. . . . . .

Não era por isso facil fazer revelações nem pinturas, mas podia-se indicar a fecunidade maravilhosa que chama o homem áquellas solidões; podia-se assignalar á Europa as forças divinas da natureza americana, e dizer a todos, capitalistas, industriaes, proletarios, sabios e negociantes; todos que andam em busca de ricos mineraes, madeiras de construcção, mattas fecundas, plantas aromaticas, sucos nutrientes, trabalhadores de todo genero, cultivadores de todas as sciencias.—ali está a grande floresta do sul que vos convida e que vos facilitará todos os thesouros. *Tellus alma parens !...*

(«Estudo sobre a Colonisação Brazileira», extrahido do 3º volume do *Brazil Pitoresco* por Carlos Ribeyrolles, pag. 30, 1860).

Lançando-se os olhos sobre o mappa e acompanhando-se a opinião dos viajantes, profissionaes, que estudaram essas questões minuciosamente chega-se a conclusão de que esta linha ferrea será o escoadouro não só do valle do rio de S. Francisco como do Tocantins e do Araguaya.

PROJECTOS

PROJECTO

N. 134 -- 1894

Opina pela approvação do projecto n. 295 de 1893, que autorisa o governo a contractar com quem melhores vantagens offerecer o serviço de navegação dos portos de S. Francisco e Amarante, no rio Parnahyba, ao da Tutoya, no estado do Maranhão.

A Commissão de Obras Publicas e Colonisação examinou o projecto n. 295 de 1893, que autorisa o governo a contratar, com quem melhores vantagens offerecer, o serviço de navegação dos portos de S. Francisco e Amarante, no rio Paanahyba, ao da Tutoya, no estado do Maranhão, nas condições e escala que estabelece.

O presidente de Piauhy, por occasião da abertura da sessão da assembléa provincial, em junho de 1868, disse em seu relatorio : « Cada vez me convenço mais de que o Piauhy deve esperar, com plausivel fundamento, uma somma incalculavel de beneficios da navegação a vapor no rio Paranahyba.

Este rio desde a sua nascente até a sua foz no Atlantico, atravessando a provincia em toda extensão desta no espaço dc 300 leguas (1), tendo um sem numero de estabelecimentos agricolas e varios nucleos internos com população

(1) As opiniões divergiam-se sobre esse assumpto (Apontamento para o diccionario historico, geographico, etynographico do Maranhão, pelo Dr. Cesar Augusto Marques, 1864, pag. 201) hoje, porém, elle está precisamente esclarecido, como ver-se-ha adiante.

ás suas margens (1) que não ficam em grande distancia do interior da provincia, porque a largura desta será de umas 70 leguas ; podendo, alem desta razão, estabelecer facil communicação para certos logares ainda mais remotos, como bom Jesus e Santa Philomena, por meio de seus principaes tributarios ; em summa, dotado de todas as condições de navegabilidade, ahi está fadado pelos decretos providenciaes da natureza a ser uma das arterias vitaes do progresso e da civilisação desta terra, que deve á natureza muitas outras provas de sua liberalidade.

Empreza nascente, a navegação a vapor no rio Parnahyba tem, não obstante, vivificado com sua influencia as fontes da riqueza publica e particular.

A quem, sinão a ella, somos devedores dessa facilidade de transporte, que, além de accelerar a propagação das luzes, economiza as despezas da producção e por conseguinte do consumo?

Confiada a uma companhia, incorporada em 1858, data em que começou a navegação a vapor, tem essa companhia cumprido os compromissos do seu contracto.

Os seus vapores navegam entre o porto de Therezina e o da Parnahyba, 90 leguas, pouco mais ou menos, e ainda o desta cidade e o da villa de S. Gonçalo, 40 leguas, fazendo, portanto, um trajecto de 130 leguas». (2)

«Não ha estradas propriamente ditas, nesta provincia (do Piauhy). O presidente, respondendo a uma circular do Ministro da Agricultura, disse:

«As estradas desta provincia, em geral, são más, porque não passam de veredas abertas pela continuação do transito de animaes...

Não existe estrada alguma que tenha sido auxiliada pelos cofres geraes. Si no Maranhão alguma quantia, ainda que diminuta, foi empregada nas estradas da provincia, da consignação que o governo dá para o auxilio ás obras geraes e auxilio ás provincias, nesta nada se despendeu.

Informa o mesmo presidente, que não existem canaes na provincia, e o unico rio navegavel é o Parnahyba, que

(1) O governo deve auxiliar emprezas como esta, que tenham por fim augmentar e desenvolver a producção do paiz: «Il fant acroitre la production ; il faut acroitre la puisance productive des societés· C'est la grande affaire de notre temps, un des plus serieux objects qui doit tant aider a amener la fin de nos plus penibles miseres (M. Chevalier).

(2) Relatorio do presidente de Piauhy, de 1868.

dividindo a provincia do Piauhy da do Maranhão, as banha em mais de 200 leguas de extensão». (1)

A necessidade palpitante que sente todo o paiz de boas estradas (2) não podia passar desapercebida. Falla-se ha muitos annos, constantemente, em vias de communicação e em meios de transporte ; os preceitos da sciencia economica a semelhante respeito são frequentemente enunciados ; porém, na pratica, que se tem feito neste sentido? Pouco ou muito pouco. (3)

Não é fóra de proposito, pois, que se auxilie a empreza que tiver por fim facilitar os meios de transporte pelo rio Parnahyba e estreitar as relações commerciaes do Piauhy com o Maranhão.

Essa despeza será largamente reproductiva. (4)

«Sem demorar-me ácerca do importante auxilio que presta á administração, ministrando-lhe fazer sentir com ra-

(1) Relatorio do Ministro da Agricultura, de 1861, pag. 54.

(2) Diz Gilespie: As estradas são as veias e arterias, por onde corre o sangue e vida do Estado. Do seu numero, propriedade de direcção e desobstrucção de curso depende a facilidade, com que as porções mais distantes do systema recebem a nutrição, essencial á sua vida, saude e vigor, e, sem um cupioso snpprimento da qual os estremos enlanguecem e morrem.

Façam-se canaes, caminhos de ferro, estradas para ligar os centros; não se esqueçam, porem os rios; demarcados, limpos e navegaveis, elles abrirão ao commercio o interior e o deserto (C. Ribeyroles pag. 9).

La seule base logique de la politique actuelle c'est l'amelioration pacifique et continue du sort des classes populaires. Ce nest que a la condition d'emanciper peu a peu ces classes de les moraliser, de les instruire, d'elever tout un systéme d'institutions qui les rende dignes du pouvoir politique que la bourgeoisie peut justifier sa puisance, eloigner de l'avenir les sombres nuages. Tel est aussi le seul ordre d'idées dans lequel il faut chercher selon moi la justification de ce que l'on appelle de nos jours *la doctrine des interets materiels* (*Des Travaux Publics* dans les rapports avec l'agriculture par Aristide Dumont, 1847, pag. 1ª).

(3) Relatorio do Ministro da Agricultura de 1861, pag. 59.

(4) A Inglaterra havia despedido até 1803, com 668 leguas geograficas de seus principaes canaes, nos quaes se contavam 28 subterraneos com uma extensão total de 10 leguas, 11.941.485 libras esterliuas.

A França com um desenvolvimento até 1855 de 2.360 leguas geographicas de canaes e rios navegaveis, não teve o governo, nos ultimos annos, necessidade de concorrer, não só com um emprestimo de 126,000.000 de francos, que havia anteriormente contrahido para este fim, como tambem votado de 1833 creditos extraordinarios, cujo total era estimado em 370.000.000.

Os Estados Unidos tinham despendido até 1824 com as suas 853 leguas brasileiras, ou 1.013 geographicas de canaes e melhoramentos fluviaes uma quantia superior a 171.000:000$000.

Assim para que o Brazil possa tirar o maximo proveito possivel de todas as riquezas naturaes, cumpre que se vá preparando, e desde já a realisar em seus soberbos e magestosos rios os grandes melhoramen-

pidez sua acção benefica nos pontos servidos pela linha de vapores, nem tão pouco sobre as vantagens de transporte gratuito das malas de correio ; recordar-vos-hei, entre outros exemplos, o do impulso que nas provincias do Amazonas e do Pará, a navegação a vapor deu á industria extractiva e consequentemente ao commercio.

Em menos de 15 annos o valor da exportação das duas provincias elevou-se ao duplo, attingindo no exercicio de 1858—1870 a mais 13.000:000$000.

Assim, vê-se que os encargos do Thezouro são de sobejo compensados pela prosperidade crescente e rapida da riqueza nacional.» (1)

Dos rios que despejam directamente no Atlantico, os do Maranhão e o Parnahyba são os que offerecem maiores facilidades para a navegação porque nascem em nivel mais baixo e effectuam a descida ao nivel do mar, por um declive gradual distribuido ao longo de todo seu curso, em vez de ser concentrado em uma ou mais grandes series de rapidos. (2)

Em um documento official, publicado ha tempos, vê-se que o orçamento das despezas que se hão de fazer, para tornar navegavel o rio Parnahyba (3) e Cannidé, não será exorbitante.

Toda essa parte do rio (do Parnahybinha, ao Canindé), tem uma oxtensão de 668 kilometros.

Suppõe-se que se tem de estabelecer um canal, livre de

---

tos indispensaveis para que elles se possam tornar navegaveis a vapor fazendo-se desapparecer os obstaculos da natureza (*Navegação Interior do Brazil* pelo engenheiro Eduardo José de Moraes, 1869, pag. 234—235).

(1) Relatorio do ministro da agricultura de 1871, pag. 82.

(2) « O Brazil Geographico e Historico» «A Terra e os Homens» por J. E. Wappœus, pag. 66.

.....

(3) Em Januaria, M. Saint-John embarcou-se no S. Francisco, que elle desceu até á villa da Barra, onde parou algum tempo. De lá seguiu viagem por terra através do valle do rio Grande até á villa de Santa Rita, em seguida tocou em Mocambó, atravessou o alto *plateau* que separa a bacia do S. Francisco da do Parnahyba.

Parou muitos dias em Paranaguá e fez nos arredores dessa povoação uma colleção consideravel. Desceu depois disso o valle do rio Gurgueia até Manga, 700 kilometros de Paranaguá. Em Manga se embarcou em uma dessas singulares pirogas que se faz com *le petiol* de uma folha de palmeira burity e desceu o Parnahyba até á cidade de S. Gonçalo. Demorou-se allí alguns dias para fazer colleção e reunio quantidade de especimens, principalmente de reptis, aves, insectos Sua estada seguinte foi em Therezina, onde fez nas margens do rio Poty, uma das colleções mais preciosas etc. (*Voyage au Bresil*. par Mme. et M. Luiz Agassiz, 1869, pag. 518.)

perigo, de 15^{m},0 de largura e 11^{m},2 de profundidade nas aguas mais baixas conhecidas e que o serviço se tem de effectuar dentro de dois annos.

Todas as despezas podem ficar em 50 contos. (1)

O governo do regimem decahido tomou algumas providencias no sentido de melhorar a navegação na segunda e extensa secção do Parnahyba, providencias essas cujos effeitos foram muito morosos devido á desidia com que eram considerados os assumptos importantes e fecundos em resultados, como é aquelle de que agora se trata.

«Apezar das difficuldades com que tem luctado por vezes a commissão incumbida da desobstrucção e melhoramentos do rio Parnahyba, originada na verba de que ha podido dispôr e do effeito das estações, proseguiu ella nos trabalhos com vantajosos resultados.

A' vista das observações feitas, o engenheiro chefe orçou (2) approximadamente a despeza em 300 contos com os trabalhos necessarios ao estabelecimento da navegação regular neste trecho nas mesmas condições da primeira secção.

Expõe entretanto que se poderá obter economia de cerca de 90 contos, limitando-se a navegação por vapor de 1^{m},0 de calado, até a barra do rio das Balsas e reduzindo-se o calado dahi em diante.

A largura do rio nesta secção varia de 80 a 150 metros, exceptuados alguns pontos de difficil passagem. A profundidade do canal conserva-se sempre superior a 1^{m},50

---

(1) «Relatorio ácerca da exploração do rio Parnahyba por ordem da presidencia da provincia do Piauhy, pelo engenheiro Gustavo Luiz Guilherme Dodt, 1871.

(2) Com relação a este orçamento e ao do engenheiro Guilherme Dodt, devem-se attender ás épocas em que foram feitos e á extensão do rio a que elles se referem.

Antes dos caminhos de ferro era a navegação fluvial que fazia quasi todo o commercio interno dos Estados Unidos. Não se julgue que nos seus rios não havia corredeiras, rapidos e todos os outros obstaculos que embaraçam a navegação fluvial. Bem pelo contrario, havia todos esses empecilios e em proporções não menos gigantescas do que no Brazil. A unica differença é que, aqui elles não tariam como pretexto para se abandonar as mais auspiciosas emprezas. Leiam-se as viagens dos Estados Unidos de 1830—1850 e ahi se encontrará a descripção dessas pittorescas excursões a vapor no Mississipi, no Missouri, no Tenesse e no Ohio. Ver-se-á muit s vezes, os propios passageiros tomando o machado para ajudar a cortar uma arvore, cahida no meio do canal da navegação ; outras vezes tinha-se de passar um rapido e o vapor era alado da terra por um cabrestante que o ajudavam a vencer a corrente. Esse cabrestante era movido quasi sempre por animaes; muitas vezes pelos marinheiros de bordo ; não raras pelos proprios passageiros (*O Novo Mundo*, pag. 87. n. 69 de 1876).

A declividade é approximadamente de $0^m,184$ por kilometro attingindo a $1^m,997$ na corredeira de Canavieiras.

As correntes seguem um só canal de secção regular.

As margens são elevadas e consistentes, de sorte que as enchentes pouco esboroamento occasionam.

A região percorrida encerra elementos bastantes para prospero desenvolvimento, desde que se franqueem meios de communicação.» (1)

Insistindo-se nestes estudos, tem-se em vista evidenciar o indifferentismo com que em outros tempos eram encaradas questões como esta.

Com uma somma relativamente insignificante podia-se obter o notavel melhoramento de estabelecer-se uma navegação regular em uma extensão muito grande, prestando-se relevantes serviços áquellas regiões.

Pelos dados mencionados vê-se a importancia da navegação regular do rio Parnahyba (2), e os cuidados que por parte do poderes publicos ella merece.

Pela facilidade da navegação do rio Parnahyba, e pela população relativamente condensada dos suas margens, poder-se-ha avaliar o alcance que terá qualquer auxilio que se conceda para favorecel-a. (3)

(1) Relatorio do ministro da agricultura de 1885, pags. 131 e 132.
O salitre domina em quasi todas as terras desta provincia e os moradores do sertão as levam para tirar dellas um sal, que faz as vezes de sal commum (Diccionario Geographico do Imperio do Brazil por J. C. R. Milliet de Saint Adolphe, vol. 2º pag. 302).

(2) Da flora predominam na região inferior do rio as palmeira sem terrenos frescos, o buritizeiro e a buritizana, misturados com alguma barba, e nos terrenos seccos a piassaba e o catolé.
Paulatinamente começam a apparecer da barra do Balsas para baixo as carnaubeiras e os coqueiros de macacos, vulgarmente denominados palmeiras, estes ultimos compõem, mais abaixo cocaes immensos misturados com algum paty.
As fórmas tão distinctas destas differentes qualidades de palmeiras modificam extraordinariamente o caracter das paisagens. (Relatorio do engenheiro Guilherme Dodt.)

(3) Em uma de suas famosas lições, no Collegio de França, lamentava Michel Chevalier, em 1845, que não fossem os rios naquelle paiz objecto de mais acurada attenção e observava (nota a pag. 47): « Combien ne sarait-it pas utile pour la France de voir parfait la communication fluviale de Lyon a Avignon. Pour l'Amerique du Nord quel chemin de fer eu valu le Mississipi ? Pour l'Allemagne, quel instrument de richesse et de grandeur n'est pas le Danube, dont les gouvernements riverains semblent prendre si peu de souci
Com Michel Chevalier em relação á França, poderemos tambem lamentar, quanto ao nosso paiz, que tão pouco se tenha feito até agora para tirar-se o immenso partido, que nos proporcionam nossas vias navegaveis (*Primeiro Congresso das Estradas de Ferro do Brazil* 1882, pags. 78—79.)

Tabella das cidades, villas, arraiaes e povoações das margens do Parnahyba. (1)

DENOMINAÇÃO	ESTADOS	DISTANCIA DAS CABECEIRAS
		kils.
Nossa Senhora da Victoria	Maranhão	178
Santa Philomena	Piauhy	179
Veados	»	196
Manga	»	717
São Francisco	Maranhão	718
São Gonçalo	Piauhy	817
Queimados	»	857
Therezina	»	984
S. José das Cajazeiras	Maranhão	993
União	Piauhy	1057
Corralinho	Maranhão	1103
Nazoreth	»	1190
Repartição	»	1219
Santa Quiteria	»	1357
Barra Longa	Piauhy	1357
Parnahyba	»	1396
Amarra	Ceará	1408
Canarias	Maranhão	1412
Engeitado	»	1395
Carnaubeira	»	1406

Não ha documentos officiaes sobre que se possa formar um juizo seguro com relação ás emprezas que se têm incumbido da navegação do rio.

Ha muito tempo que se tem notado essa lacuna: (2)

O transporte de mercadorias consta de couros, pelles miudas, côcos da praia (1.270 volumes, no 2º semestre de 1886) (3), animaes quadrupedes, etc.

Em 1879 a navegação achava-se a cargo de uma empreza organizada em 1858, subvencionada pelos governos geral e provincial.

A subvenção provincial era paga com impontualidade,

(1) Relatorio do engenheiro Guilherme Dodt. E' para notar-se que aqui não estão todas as povoações.

(2) São deficientes as informações sobre a companhia de navegação a vapor do rio Parnahyba. (Relatorio do ministro da agricultura de de 1887, pag. 113 e pag. 50 do Relatorio de 1873.)

(3) « E' admiravel a quantidade de productos naturaes que possuimos em comparação com os outros paizes. Mas uma falta commum a todos os povos é o menoscabo em que se têm as producções notaveis da terra natal, e, facto natural, mas ordinario, quanto maior é a exuberancia dessas producções, tanto menor é o valor em que se a considera.

chegando a dever a provincia nesse anno (1879) para cima de 64:000$000. (1)

Pela lei n. 1245, de 21 de Junho de 1865, a subvenção annual era de 24:000$, e em 1879 era de 38:000$. (2)

Agora, que o governo tem em vista dirigir a corrente immigratoria para o norte da Republica, precisa facilitar os meios de communicação naquellas regiões e o mais economico é a navegação fluvial, principalmente tendo ella de se fazer em um rio, em cujas margens a industria extractiva é importantissima. (3)

Pelos motivos mencionados a commissão entende que o projecto n. 295, de 1893, deve ser approvado.

Sala das commissões, 12 de Outubro de 1894. — *Coelho Cintra*, presidente.— *Arthur Torres*, relator.—*Nogueira Paranaguá*, com restricção.— *Urbano de Gouvéa.*—*Torquato Moreira.*—*José Bevilacqua.*

---

(1) Relatorio do ministro da agricultura de 1879, pag. 167.
(2) Relatorio do ministro da agricultura de 1887, pag. 113.
(3) Este rio (Parnahyba) não tem cachoeiras, só correntezas, nas maiores das quaes as barcas são alliviadas de meia carga.

Seu alveo, suas margens em algumas partes alcantilhadas, são por longos espaços povoadas de carnaubas e piassabas

Seus affluentes são ricos em criação de gados.

As arvores são de bôa madeira para construcção: as carnaubas e piassabas são multiplicadissimas em varios districtos.

O terreno em parte é substancioso e apropriado para a cultura da mandioca, milho, legumes, arroz, canna de assucar e tabaco.

O tabaco das margens do Parnahyba passa na opinião de muitos, pelo melhor do Brazil, ao menos é o mais caro, e preferido ao approvado da Bahia.

Ha grandes plantações de algodoeiros, cuja producção fornece um grosso ramo de commercio.

A jalapa, epecuenha não são aqui desconhecidas, como tambem entre outras arvores fructiferas do campo o ambuseiro (Guilelm. Pison. m. d. Iug. batavi, de med. Brasiliensi, pag. 76 e 77; Georg. Marcg. de Liebstad, Hist. rer. natul. Brasilia, pag. 263, cap. 2º; L'histoire du nouveau monde por le sieur Jean de de Laet pag. 493), a jaboticabeira e a mangabeira.

A abundancia e boa qualidade de pastos, se acham em todos os districtos e fazem que por toda parte se tenham destinadas as terras para a criação dos gados.

O vaccum é prodigiosamente numeroso e faz a principal riqueza do paiz.

As ovelhas são multiplicadissimas.

Si os homens se esmerassem em curtir e surrar as pelles com perfeição, podiam estabelecer um grosso ramo de commercio com marroquins, cordovões e pellicas: («Corographia Brazileira», por Manoel Ayres de Casal, presbytero secular do Grão Priorato de Crato, vol. 2º, pag. 218.)

«Talvez a abundancia do paiz concorra para este mal (o atrazo em que se achava), porque actividade sem precisar, raras vezes se encontra.» («Memoria relativa ás capitanias de Piauhy e Maranhão.» por Francisco Xavier Machado, 1810, pag. 20.)

N. 295 — DE 1893

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º E' o governo autorizado a contractar, por cinco annos, com a companhia ou particular, que melhores vantagens offerecer, o serviço de duas viagens mensaes dos portos de S. Francisco e Amarante, no rio Parnahyba, ao do Tutoya, no Estado do Maranhão, até á quantia de 2:000$ por viagem com escalas pelos seguintes pontos: Therezina, Flores, União, Curralinho, Boqueirão, Marrecas, Repartição, Santa Quiteria, Porto Alegre, Parnahyba e Arayoses.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das sessões, 30 de Agosto de 1893. — *Benedicto Leite.*— *Casimiro Junior.* — *Luiz Domingues.* — *Christino Cruz.*—*Costa Rodrigues.*

PARECER

N. 85 A--1893

Estabelece a subvenção annual de 500:000$ á companhia que se organisar com o fim principal de transportar immigrantes, fazendo uma viagem mensal entre os portos de Belem, S. Luiz do Maranhão, Ceará, Recife e os de Lisbôa, Barcelona, Marselha e Genova, com os onus e favores que propõe, com o substitutivo apresentado pela Commissão de Obras Publicas e Colonisação de 1891.

A commissão de Obras Publicas e Colonisação examinou o projecto n. 85 A que lhe foi presente e vem dar sobre elle o seu parecer.

A questão de colonisação é por sem duvida materia muito tratada e já discutida, como disseram alguns illustres membros desta Casa, mas ainda assim digna da nossa attenção, do mais sério estudo e meditação. Estimo muito que se tenha na tribuna do corpo legislativo e na imprensa apresentado trabalhos importantes sobre a colonisação. E' a politica real, verdadeira e grande politica do Brasil.(1).

O movimento da immigração estrangeira não se acha *tão generalisada* no paiz, como convem aos elevados intentos de que depende a prosperidade nacional (2).

Desenvolver o movimento immigratorio *para o norte* do Brazil tem sido pensamento constante do governo, tendo este ministro recommendado a seus agentes na Europa a mais activa propaganda nesse sentido (3).

---

(1) *Annaes do Parlamento Brazileiro.*— Discurso pronunciado pelo Dr. Pereira da Silva a 5 de Agosto de 1853, pag. 94.

(2) Relatorio da Inspectoria Geral de Terras e Colonisação, 1889, pag. 25.

(3) Relatorio do ministro da agricultura. 1892, pag. 12.

Para tornar de toda efficacia a propaganda em favor da colonisação da *parte septentrional* do paiz, cumpre estudar em cada Estado as condições topographicas, climatologicas, riqueza florestal, fertilidade do solo, vias de communicação, etc.

Estou convencido de que, conhecidos na Europa os elementos de prosperidade que nos *Estados do norte* aguardam o immigrante, a corrente immigratoria para esses Estados estabelecer-se-ha suavemente, attendendo-se a que pode-se dizer desvanecidos os preconceitos que tolhiam a immigração para o Brasil. (1)

Não se deve fazer economia com despeza productiva como a de que se trata : « nos primeiros tempos avultarão os sacrificios do Estado proporcionalmente á magnitude da empreza. A compensação, porém, não poderá demorar-se.(2)

Tendo o governo em vista favorecer a corrente immigratoria para a parte *septentrional* da Republica, não pode deixar de encaminhal-a para o Espirito Santo, e para o Sul da Bahia e norte de Minas : só alcançará esse *desideratum* fazendo com que os vapores a que se refere o projecto n. 79 A deste anno parem em Victoria e Caravellas.

Desde o seculo XV que o porto de Caravellas é considerado excellente, como consta da opinião de viajantes insuspeitos que o visitaram e de documentos officiaes. (3)

O indifferentismo com que os poderes publicos consideravam os assumptos desta ordem fazia com que elle não occupasse o logar como ponto commercial, a que tinha direito.

Divido aos esforços e ao patriotismo do illustre brasileiro Sr. Dr. Affonso Penna, que acaba de deixar a presidencia de Minas Geraes, a que prestou relevantissimos serviços e á patriotica iniciativa de um arrojado capitalista que hoje occupa uma cadeira nesta Casa, em menos de um anno a cidade de Theophilo Ottoni estará ligada ao importante e ex-

(1) Relatorio do ministro da agricultura, 1892, pags. 28 e 31.

(2) Relatorio do Sr. general Francisco Glicerio, ex-ministro e secretario de Estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas, 1890, pag. 79.

(3) *Cotes du Brèsil* por M. Ernest Mouchez, 1864 — 1870, n. 1.966 —*Tratado descriptivo do Brasil em 1559*, obra de Gabriel Soares de Souza, pag. 56.— *Viagem ás villas de Caravellos, Viçosa*, etc. por H. A. Barbosa de Almeida, 1845.— Relatorio de W. Milnor Roberts sobre o exame do porto de Caravellas, 1881.

cellente porto de Caravellas, por meio de uma linha ferrea.

Encaminhando-se a immigração para Caravellas, não só se favorecerá a esse florescente municipio, onde está situada a colonia Leopoldina, que já exporta annualmente muitas mil arrobas de café, cereaes, madeira, etc., como tambem o municipio de Theophilo Ottoni e todo o norte de Minas Geraes.

Dizer-se que essas zonas prestam-se admiravelmente a todos os generos de culturas (1), onde póde-se desenvolver bem a colonisação, será repetir-se o que está no animo de todos.

O porto de Caravellas vai servir a uma população de mais de um milhão de habitantes, e a uma zona de mais de 10.000 leguas quadradas, não tocando-se na população e nos elementos de progresso do sul da Bahia.

Merece, portanto, esse pequeno auxilio por parte dos poderes publicos, auxilio que se pode considerar como uma especie de reparação que o governo irá fazer aos habitantes de região que só sabem da existencia do Thesouro, quando têm de pagar imposto.

Não haverá colonisação no paiz sem sacrificio pecuniario : o Brasil não se arrependerá do dinheiro que com isto gastar, quando mesmo sejam estes gastos de alguns mil contos (2).

Um notavel estadista brasileiro, ha perto de 50 annos, disse : « As questões de colonisação são de vida ou de morte para este paiz, requerem remedios heroicos e um impulso muito valente (3) ; é um elemento de prosperidade nacional, cuja importancia é dificil exagerar » (4).

A immigração bem dirigida póde em pouco tempo mudar a fortuna e os destinos de um paiz (5), e traz

(1) Relatorio da *Sociedade Internacional de Immigração*, 1867. *Geology and Physical Geography*, by. Ch. Fred. Harth, 1870. Relatorio do engenheiro Pedro Victor Reinault, 1837. *Reisen Durch* Südamerika, vou Johan Jackob von Tschudi, vol. 2º, pag. 167—226, 1866.

(2) *Reflexões a respeito da colonisação*, 1883 — Rapport special sur l'immigration par Edward Joung, Ph. D., 1872, pag. VIII.

(3) *La Traite l'immigration et la colonisation au Brésil*, par Charles Expilly, 1865, pag. 130.

(4) *Theses sobre a colonisação do Brasil*, pelo conselheiro João Cardoso de Menezes e Souza, 1875,

(5) *Congrés international de l'intervention des pouvoirs publicos dans l'emigration et l'immigration*, 1889.

grandes vantagens, não só para o Estado, como para os individuos (1).

A commissão considerando que o projecto consulta os interesses publicos e que é de vantagem e oppurtunidade a sua adopção, e considerando que os favores feitos aos portos do norte a que elle se refere devem ser extensivos tambem aos portos de Victoria e Caravellas, apresenta o seguinte substitutivo :

O Congresso Nacional resolve :

Art. 1.º Fica estabelecida a subvenção annual de 500:000$ á companhia que se organisar ou propuzer transportar immigrantes, estabelecendo uma viagem mensal entre os portos de Belem, S. Luiz de Maranhão, Ceará Recife e Maceió e os de Lisboa, Barcelona, Marselha e Genova.

Art. 2.º Fica estabelecida a subvenção annual de 200:000$ á companhia que se organisar ou propuzer fazer o mesmo serviço com a mesma regularidade entre os mencionados portos da Europa e os da Victoria, no Estado do Espirito Santo e Caravellas no Estado da Bahia.

§ 1.º A subvenção, acima estabelecida, será tirada da verba — Colonisação — proporcionalmente ás quotas votadas para os Estados a que este serviço vai aproveitar.

§ 2.º Os immigrantes transportados nos vapores da companhia terão o abatimento de 20 % nas respectivas passagens.

Art. 3.º Os vapores desta companhia navegarão com a bandeira brasileira e lhes será permittido o commercio de cabotagem entre os Estados acima mencionados ; desde que satisfaçam os ns. 2 e 3 do art. 3º do decreto n. 123, de 11 de Novembro de 1892, dispensando-se-lhe, como os de outras companhias já existentes no paiz, e naquellas condições do referido decreto, as clausulas estatuidas no n. 1 do art. 3º , até que o Congresso resolva em sentido contrario.

Paragrapho unico. Estes vapores gosarão de todos os favores concedidos ás companhias de paquetes.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das commissões, 4 de Outubro de 1894.— *Coelho Cintra*, presidente. — *Arthur Torres*, relator. — *Torquato Moreira.— Cupertino de Siqueira. —Junqueira Ayres — Nogueira Paranaguá.*

(1) Ob. cit., pag. 55.

N. 85 A — 1893

A Commissão de Obras Publicas e Colonisação, foi presente o projecto de lei sob n. 85, do corrente anno, assignado por 66 Srs. deputados, no qual se estabelece a subvenção annual de 500:000$ á companhia de navegação que se propuzer a transportar immigrantes da Europa para os Estados do norte da Republica.

PROJECTO

N. 66 A — 1894

Reune sob uma unica directoria e com a denominação — Estrada de Ferro Nacional de Pernambuco — as administrações das Estradas de Ferro Central e Sul de Pernambuco e dá outras prôvidencias.

A commissão de obras publicas e colonisação examinou o projecto n. 66 deste anno, e vem interpor sobre elle o seu parecer :

A Estrada de Ferro do Recife a S. Francisco foi concedida em virtude do Decreto n. 1030 de 7 de Agosto de 1852, garantindo o Estado 5 °/₀ de juros sobre o capital que fosse necessario.

O decreto n. 1245 de 13 de Outubro de 1863 fixou o capital garantindo em £ 875.123.

A provincia de Pernambuco, depois de organisada a *Recife and S. Francisco Railway Company, limited*, e autorisada a funccionar no paiz, concedeu-lhe, por lei n. 153 de 21 de Setembro de 1854, garantia de juros de 2°/₀ sobre o capital de £ 1.200.000.

Por decreto n. 1629 de 11 de Agosto de 1855, o governo geral passou a garantir com 5°/₀ o capital addicional de £ 324.877.

Em 1870 ainda foi addicionada ao capital garantido pelo Estado a somma de £ 488.660.

Emfim, o capital garantido com 2 °/₀, pela provincia, é de £ 1.200.000, e o garantido com 5 °/₀, pelo Estado, é de £ 1.685.660.

Apezar desta via ferrea apresentar melhores condições de trafego que a da Bahia, entendemos que seria acertado o seu resgate.[1]

O Estado tem pago tambem a garantia provincial.

« E' esta a estrada de ferro que mais difficuldade tem encontrado na sua marcha, que maior numero de reclamações tem apresentado e que por sua administração, pouco feliz, maiores males tem causado aos seus accionistas e ao credito do Paiz.

A directoria representou em 6 de Junho de 1860, pedindo augmento do capital garantido. Esta pretenção foi indeferida aos 17 de Setembro do mesmo anno.

Segunda vez requereu a directoria o augmento do capital garantido em data de 7 de Março de 1861. O governo, depois de ouvir a respeito deste pedido aos Srs. Carvalho Moraes, presidente de Pernambuco e o engenheiro fiscal, resolveu nomear commissões de inquerito para verificar se o capital £ 1.200.000 tinha sido leal e conscienciosamente applicado na construcção da via ferrea, pois que, infelizmente, pelos contractos não pode o Governo saber as despezas que se fizeram com a sua construcção, á vista do que dispõe o decreto n. 1205 de 13 de Outubro de 1853 no art. 11 § 3°, o qual diz assim : « As condições 16 e 17 do decreto n. 1030 de 7 de Agosto de 1852 ficam em vigor somente *na parte relativa ao custeio e a receita para se calcular o rendimento liquido da estrada* ». O que importa dizer que o Governo não pode fiscalisar as despezas que fizer a companhia com a construcção das obras, pois as condições 16 e 17 são as seguintes : 16. O Governo garante á companhia o juro de 5 °/₀ do capital que empregar na construcção do caminho de ferro da linha principal. Por um regulamento especial do Governo será designado o modo de verificarem-se as despezas da construcção, de custeio e a receita realisada, bem como as épocas e fórmas de pagamento de juro. » 17. A companhia franqueará ao Governo, para cumprimento do artigo anterior, os seus livros, proporcionando-lhe quaesquer outros conhecimentos de que possa precisar. » (1)

---

(1) Só desse modo póde-se explicar a razão pela qual despendeu-se tão grande somma com a estrada de Palmares.

Preço kilometrico de algumas estradas do Brazil comparado com a do Recife e S. Francisco.

O Sr. S. P. Vereker, membro da directoria da Estrada do Recife a S. Francisco, veio commissionado ao Brazil para conseguir diversos favores do Governo e requereu em data de 18 de Setembro de 1861:

1°, que o Governo permittisse a conversão das acções da estrada de ferro em apolices da divida pubica ;

2°, *que as sommas pagas como juros aos accionistas, antes de completa a linha, fossem consideradas como capital, para serem additadas á somma despendida na construcção, afim de gosar da garantia de juros. O que foi indeferido* (1).

E' sabido que o governo garantio a compamhia 7 °/₀ sobre o capital nella despendido até a somma de £ 1.200.000 e assim se tem feito, capitalisando-se as secções a medida que ellas se vão abrindo e pagando-se os 7 °/₀ na conformidade dessas capitalisações ; mas além desta conta de capital garantido outra existe de *receita e despeza do custeio da estrada*. Parece que nunca se suppoz, nem da parte do Governo nem da companhia que, a *receita proveniente* do trafego da estrada não chegasse pelo menos para cobrir a respectiva despeza, pois que de semelhante circumstancia não se fez menção nos contractos da companhia com o Governo nem nas differentes disposições legislativas a respeito dessa via ferrea ; mas experiencia vai mostrando o contrario. Eu noto que administração é feita pela companhia e que si o Governo pagar a deficiencia que houver na receita da estrada nenhum estimulo terá a companhia para localisar e proceder com economia da administração (2).

O contrato celebrado para construcção da estrada de Pernambuco não contem algumas das clausulas essenciaes e

---

E. F. Paranaguá a Coritiba	103:5318916
E. F. Bahia ao S. Francisco	129:7248339
E. F. Santos a Jundiahy	169:4668546
E. F. Rio e Minas	91:1488548
E. F. Santo Amaro	66:6298650
E. F. Porto Alegre a Nova Hamburgo	82:5798984
E. F. Limoeiro	54:0758220
E. F. Recife a S. Francisco	137:6008000

São bem conhecidas as formidaveis difficuldades com que tiveram de luctar as estradas do Paraná, de Santos a Jundiahy e a Rio e Minas, para transporem as serras que atravessam. Estas difficuldades não offerecia o terreno de Pernambuco.

(1) Relatorios do Ministro da Agricultura de 1861 a 1862.

(2) Relatorio apresentado ao Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, pelo director da directoria das Obras Publicas e Navegação, 1863.

favoraveis ao Estado, que se encontram em todas as concessões regulares de estradas de ferro garantidas, de que tenho conhecimento. O mais notavel desses defeitos é sem duvida o silencio que guarda o contracto sobre o que deve entender por custeio da estrada no ajustes de contas da garantia.

« V. Ex. comprehende perfeitamente quaes possam ser as censequencias de semelhante lacuna. E é certo que a companhia em Pernambuco entende que na aquella verba se devem comprehender todas as despezas da renovação do trem rodante, reparações completas, substituição de qualquer natureza de trilhos, dormentes, accessorios, obras novas, etc., o que é contrario ao que habitualmente se estipula nas estradas de ferro garantidas.

« Uma semelhante intelligencia, póde dar logar a que a garantia de juros pese sobre os cofres nacionaes por todo o tempo do privilegio. » (1)

A situação financeira seria sem duvida mais florescente si a sua administração, comprehendendo melhor seus interesses e as obrigações que contrahio, tratasse de habital-a com os meios necessarios para bem servir o publico.

Continúa a directoria a solicitar constantes favores que não podem lhe ser concedidos, e na supposição de os dever conseguir tem-se tornado por demais impertinente em suas relações com o Governo.

No intuito de convencel-a de que seguia caminho errado aproveitei a estada em Londres do capitão J. E. Viriato de Medeiros, para incumbil-o de esclarecer a directoria sobre o verdadeiro interesse dos accionistas, que estavam sendo prejudicados pelo seu procedimento inconveniente.

Foi com este fim que aquelle engenheiro suggerio a idéia da transferencia desta estrada ao governo na forma autorisada pela lei de 22 de Agosto de 1890, si por ventura não estivessem os accionistas satisfeitos com o Estado dos seus negocios no Brazil: os accionistas recusaram-na. (2)

No accordo ultimo de Londres (Dec. n. 1767 de 6 de Julho de 1870 e accordo de 20 de Agosto do mesmo anno) ficou estipulada a creação de um fundo de reserva, destinado as despezas extraordinarias, como sejam augmento e reno-

(1) Relatorio do notavel engenheiro brasileiro, fiscal da estrada de ferro de Pernambuco, M. Buarque de Macedo, 28 de Fevereiro 1867.
(2) Relatorio do Ministro da Agricultura de 1866, pag. 72.

vação do material rodante, de estações e obras novas indispensaveis: e bem assim que emquanto não houver fundo de reserva, serão essas despezas levadas a conta do custeio, si forem feitas com previa approvação do Governo.

Devendo o fundo de reserva formar-se somente de um terço do excesso da renda de 7 % a 12 % sobre o capital garantido de £ 1.685.660, terá o custeio da estrada, e portanto o thesouro, de carregar ainda por muitos annos com a pesada despeza do accrescimo e substituição do trem rodante.

A companhia já encommendou material rodante na importancia de cerca de 160:000$, o qual deve ser entregue dentro de pouco tempo.

Terá portanto a receita dessa estrada no corrente anno de soffrer aquelle consideravel desfalque. (Relatorio do Ministro da Agricultura de 1871, pag. 126.)

De 1858 a 1887 a importancia paga pelo Estado, que conta de garantia de juros á estrada do Recife a Palmares, subio a 20.230:925$313, conforme se vê da tabella annexa.

Portanto, depois da Bahia a S. Francisco, que só de garantia de juros tem recebido a somma de 34.534: 785$946, (o seu capital é de £ 1.8000.000) é a linha ferrea que mais tem sido pesada ao thesouro. A estrada de ferro do Recife a Palmares tem uma extensão em trafego de 124k739 e goza da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 10.666:666$667 e 5 % sobre o de 4.316:977$778.

O quadro seguinte deixa ver o resultado financeiro da *Recife and S. Francisco Railway Company*, limited, no periodo respectivo:

Receita e despeza da estrada desde sua inauguração

RECEITA

ANNOS	
1858 (1)	118:570$840
1859	150:059$877
1860	169:548$584
1861	305:923$031
1862	356:273$468
1863	380:809$976
1864	429:118$023
1865	542:551$980
1866	647:518$956
1867	599:334$645

(1) Inaugurou-se a estrada a 9 de Fevereiro de 1858.

1868	615:636$390
1869	849:015$800
1870	867:536$100
1871	720:710$172
1872	934:347$640
1873	882:612$130
1874	826:935$130
1875	732:252$051
1876	696:244$600
1877	953:043$380
1878	1.019:215$886
1879	902:761$552
1880	1.117:488$074
1881	1.205:216$783
1882	1.078:111$016
1883	1.121:119$859
1884	1.090:224$312
1885	977:116$134
1886	986:321$752
1887	1.179:727$780
1888	1.186:274$771
1889	1.016:211$591
1890	1.028:781$140
1891	1.293:848$790
1892	1.493:593$492

DESPEZA

ANNOS

1858	116:519$106
1859	106:152$597
1860	179:129$468
1861	244:710$964
1862	331:065$900
1863	392:991$062
1864	356:216$604
1865	352:024$954
1866	364:134$259
1867	414:772$537
1868	433:375$601
1869	524:077$185
1870	504:180$012
1871	457:260$609
1872	449:798$027
1873	478:879$601
1874	413:973$895
1875	458:010$071
1876	367:890$220
1877	449:199$873
1878	591:199$197
1879	610:732$750
1880	551:468$575
1881	790:435$553
1882	787:774$590
1883	636:176$655
1884	677:156$833
1885	712:522$713
1886	634:428$407

1887	326:829$602
1888	675:499$659
1889	569:541$278
1890	508:620$767
1891	882:233$190
1892	1.200:658$496

SALDO

ANNOS

1858	
1859	2:051$744
1860	43:907$280
1861	9:580$884
1862	61:212$067
1863	25:207$560
1864	
1865	71:901$419
1866	190:527$026
1867	283:117$397
1868	184:559$108
1869	182:260$790
1870	324:938$615
1871	363:356$148
1872	263:454$563
1873	484:549$614
1874	403:732$469
1875	412:961$235
1876	280:241$980
1877	328:254$380
1878	503:843$507
1879	518:016$689
1880	292:028$702
1881	566:019$385
1882	414:781$250
1883	290:336$426
1884	481:943$204
1885	413:067$479
1886	264:593$421
1887	351:892$345
1888	146:898$178
1889	610:412$532
1890	446:870$313
1891	430:160$573
1892	411:615$606
	292:934$096

«Em 1855 o Governo entrou em novo accordo com a companhia (1) e as estipulações resultantes constam do decreto n. 1629 de 11 de Agosto deeste anno.

O decreto n. 1629 de 18 de Agosto de 1865 alterou os decretos ns. 1030 e 1245 de 7 de Agosto de 1852 e 13 de Outubro de 1853.

(a) Não obstante o consideravel augmento da receita minguou o saldo em relação aos annos anteriores, por influencia da taxa do cambio.

Pelos dados seguintes póde-se formar um juizo certo sobre o movimento financeiro da empreza.

Em 1863 houve um *deficit* de 12:181$186.

«No art. 2º do citado decreto se estabeleceu o seguinte: o § 3º do art. 25 do decreto n. 1030 de 7 de Agosto de 1852 será entendido do modo seguinte :

«A companhia receberá do Governo uma somma em-fundos publicos que dê igual rendimento, descontadas quaes quer quantias que dada hypothese do resgate, possa dever em virtude da obrigação que lhe é imposta pelo § 1º do art. 15 do decreto n. 1245 de 13 de Outubro de 1853 (1) e as de amortisação que tiver recebido por consentimento do Governo ou que haja de receber na occasião.»

«Pelas clausulas do accordo de 20 de Agosto de 1870, a taxa dos dividendos para se apurarem os excessos é reduzida a 6 /₂ por cento e se modifica a distribuição de taes excessos.

«A parte dos excessos sobre dividendos que ha de concorrer para o resgate, sob a fórma de descontos, é a que tem de formar o fundo de amortização, unico valor que será reduzido do preço do resgate.

«O resgate se deve fazer por titulos publicos que dêm uma renda igual ao rendimento liquido da estrada.

«Esse rendimento não é outro sinão o equivalente a renda liquida effectiva completada pelos juros de garantia prestados pelo Estados.

«Effectuando o resgate por essa fórma, é evidente que o capital addicional da segunda garantia (2) continuará a vencer o mesmo juro que dantes.

«O resgate pela fórma estipulada se traduz em perfeito emprestimo, e para contrahil-o é necessaria auctorisação legislativa.

«A média annual da garantia dos juros pagos pelo Estado no (decennio de 1873-1883) orçou por 553:322$378.

«Tomando-se por base do calculo a média do quinquenio de 1879-1883, vê-se que o Estado fez a despeza annual com os juros garantidos na importancia de 552:973$741.

« O Estado recebia da companhia annualmente :

Como accionistas, pelas suas acções 13.549 (média do quinquennio 1879-1883)....	142:900$115
Como credor de £ 400,000 (a 7 °/₀ 28.000.	248:892$000
Somma.....	391;792$115

(1) A clausula 10ª do mencionado accordo diz : « O Governo Imperial, sem prejuizo do que se acha estipulado nos contractos anteriores, ficará exonerado da obrigação da garantia do capital addicional de libras esterlinas 485.660, no fim de 30 annos. » Accordo de 26 de Agosto de 1870.

(2) Clausula 10ª do accordo de 20 de Agosto de 1870.

Tabella mostrando a despeza total feita pelo Thesouro Nacional com a garantia de juros, conforme documentos officiaes que a commissão póde consultar

EXERCICIO	FISCALISAÇÃO			GARANTIA DE JUROS				TOTAL
	Brazil	*Londres inclusive differença de cambio*	*Somma*	*Juros pagos*	*Differença de cambio*	*Agentes financeiros*	*Somma*	
1857—1858..	993$888	.. ..	993$888	.. ..	.. ..	.. ..	.. ..	993$888
1858—1859..	8:541$731	377$763	8:922$494	164:718$558	15:352$816	450$178	180:521$382	189:443$876
1859—1860..	6:484$515	3:357$166	10:041$681	81:762$481	9:125$888	227$220	91:115$589	105:157$270
1860—1861..	7:290$322	7:065$275	14:355$597	538:852$191	39:031$932	1:448$708	579:327$921	593:683$518
1861—1862..	11:073$615	7:000$500	18:074$115	456:018$184	22:835$220	1:197$133	480:050$537	494:924$652
1862—1863..	13:242$365	2:348$146	13:476$514	758:614$592	29:075$819	1:969$226	789:659$637	803:136$148
1863—1864..	14:439$677	4:688$293	14:907$970	671:570$236	27:636$826	1:748$366	701:093$861	716:001$831
1864—1865..	12:606$986	5:188$652	13:125$638	756:146$402	92:834$314	2:122$451	851:103$167	864:228$805
1865—1866..	15:170$277	2:147$898	15:317$475	619:704$263	63:275$181	1:707$341	684:484$388	700:399$563
1866—1867..	16:244$859	4:408$214	16:685$076	530:786$377	91:616$093	1:546$008	619:949$318	636:634$394
1867—1868..	14:476$787	2:098$681	14:682$468	653:493$114	442:690$502	2:740$384	1.098:894$000	1.113:576$468
1868—1869..	12:981$911	6:348$983	13:619$894	533:423$294	228:686$130	1:905$573	764:014$697	777:634$591
1869—1870..	11:282$560	5:815$818	11:864$378	414:926$894	128:250$134	1:575$942	544:552$970	556:417$348
1870—1871..	10:480$050	5:556$096	10:985$781	782:038$448	107:777$748	2:224$503	892:026$099	903:011$880
1871—1872..	10:335$635	473$374	10:809$009	591:333$735	38:491$870	1:574$964	631:400$569	642:209$578
1872—1773..	12:705$890	466$235	12:925$524	614:144$650	18:404$165	1:581$372	634:130$187	646:756$711
1873—1874..	10:990$080	233$520	14:465$315	658:019$186	33:586$490	1:729$014	693:334$690	704:800$005
1874—1875..	11:730$464	.. ..	11:953$984	668:554$148	3:903$409	1:681$151	674:141$698	686:095$682
1875—1876..	12:400$591	.. ..	12:409$591	722:689$149	19:870$887	1:856$100	744:416$436	756:826$027
1876—1877..	12:430$421	.. ..	12:439$421	544:985$778	63:943$181	1:522$322	610:451$281	622:890$702
1877—1878..	13:624$206	.. ..	11:024$206	456:527$147	33:353$872	1:244$702	491:105$721	504:729$927
1878—1879..	12:517$279	.. ..	12:517$276	666:038$852	202:432$768	2:171$179	870:642$799	883:160$078
1879—1880..	12:498$680	.. ..	12:498$680	555:694$777	158:145$186	1:784$599	715:624$562	728:123$244
1880—1881..	12:276$312	.. ..	12:276$312	450:924$140	120:167$258	1:427$728	572:519$135	584:795$447
1881—1882..	12:145$039	.. ..	12:145$039	688:433$313	171:144$645	2:148$946	861:727$104	873:872$143
1882 - 1883..	12:080$769	.. ..	12:080$769	676:247$889	80:121$849	1:808$324	758:260$062	770:341$831
1883—1884..	12:530$405	.. ..	12:530$405	534:049$335	64:497$178	1:491$366	600:042$839	612:573$244
1884—1885..	8:827$257	.. ..	8:927$251	768:008$666	280:140$139	2:620$272	1.050$729	1.059:556$628
1885—1886..	8:398$620	.. ..	8:398$620	703:224$704	36:050$709	1:849$338	741:584$751	749:983$371
1886—1887..	11:420$000	.. ..	12:420$000	804:542$148	129:764$950	2:335$767	936:542$865	948:962$865
	343:755$130	23:322$941	357:077$071	17.061:766$630	2.752:627$908	49:553$074	19.863:848$242	20.230:925$593

Nos ultimos 7 annos a despeza tem diminuido, deixando de ser incluidos nesta tabella por falta de informações officiaes.

« Até o presente a estrada não tem dado renda liquida igual á renda garantida. Portanto a renda que ha de servir para regular o preço do resgate é a que corresponde ao total dos juros garantidos. A estrada não tem tido renda effectiva igual ou superior a essa.

« O capital social a que o Estado presta a garantia de juros sobe a £ 1.865.000.

« Deste capital cabe ao Estado pelas suas 13.549 acções o quinhão de £ 380.499 e aos accionistas, que formam a companhia, o de £ 1.304,494.

« A renda liquida annual da companhia, apurada na fórma a cima declarada, anda por £ 108. 283.

« No caso de resgate, dessa renda se ha de deduzir a parte pertencente ao quinhão do Estado em capital como accionista, parte que representa £ 24.587.

« Assim pois, da renda total £	108.283
Fica restando a soma de £.....	83.696
Deduzida a parte que corresponde ao capital do Estado.....	24.587

que é a renda liquida pela qual se deve fazer o resgate.

« Mas a companhia deve a terceiros £ 264.100 e ao Estado £ 400.000

« Estas duas contas se podem liquidar deduzindo-se em favor da companhia das £ 400.000 £ 59.637, pelas quaes o Estado é responsavel como accionista, repondo a companhia a differença, de £ 340.363 ou em vez da companhia repor a dita differença, deduzil-a da parte do capital a ella pertencente.

« A reducção seria esta :

Capital pertencente a companhia £.....	1.304.494
Differença a repor.....	340.363
Capital restante.....	954.131

«A este capital assim reduzido, guardada a devida proporção, corresponderá a renda de £ 61.127 pela qual na figurada hypothese seria feito o resgate (1). »

«Parece que no resgate da estrada esse deve ser o alvitre adoptado, menos considerar-se o preço pelo qual elle tem

(2) *Consulta das secções reunidas dos Negocios da Fazenda e Imperio do Conselho de Estado sobre o resgate da Estrada de Ferro do Recife a S. Francisco*, 30 de Outubro de 1884.

de ser feito, a renda liquida effectivamente, produzida com o complemento das quantias pagas pelo governo por virtude da garantia.

«O resgate da estrada de ferro do Recife ao S.Francisco é uma medida aconselhada por grandes interesses do Estado quer financeiro quer administrativos.

« São taes os onus que pesam sobre o Thesouro e taes os inconvenientes de diversas naturezas que embaraçam a publica administração, com relação ao regular desenvolvimento da viação ferrea de Pernambuco, onus e inconveniente devidos ás condições em que aquella empreza se mantem, que, findo o prazo, não deveria o Governo adiar por um só dia a encampação dessa estrada.

« Ainda feito nas condições as mais desfavoraveis de quadra financeira e de interpretação das clausulas que terão de regulal-o, o resgate trará um immenso allivio aos cofres publicos e a inteira solução de grandes embaraços, com que não tem cessado de lutar o Governo desde os primeiros dias da existencia da companhia.

« O resgate é conveniente, necessario e urgente; São de sobra as razões que o aconselham (1) »

Fazendo-se o resgate o Governo poderá com facilidade uniformisar o plano de viação do norte da Republica, plano que traduz uma aspiração dos habitantes daquella zona e a que se tem referido documentos officiaes.

« Estudando-se a posição relativa das estradas de ferro do Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco e Alagôas, vê-se immediatamente a facilidade com que se póde ligar todas, constituindo-se uma rêde de viação aperfeiçoada, abragendo as quatro provincias.

Effectivamente as linhas do Limoeiro e S. Francisco, partindo da cidade do Recife, estendendo-se como dous grandes braços ao norte e ao sul em demanda das provincias de Alagôas e Parahyba.

De Maceió vem ao encontro do braço do sul, pelo valle de Mandahú a via ferrea Imperatriz, e approxima-se do do norte; a da Parahyba pelo ramal do Pilar.

Caminhando em sentidos oppostos e quasi na mesma direcção, as linhas do Rio Grande do Norte e Parahyba

(1) *O resgate da Estrada de Ferro do Recife a S. Francisco*, pelo engenheiro Aristides Galvão de Queiroz, 1884, pag. 3.

mais parecem dous trechos do tronco destinados a ligar as suas capitaes, do que realmente estradas differentes.

A extenção das vias ferreas construida e em trafego actualmente nas quatro provincias, sobe a 722^{k},187 sendo 170^{k},864 pertencentes ao Estado e 551^{k},323 a cinco companhias estrangeiras, todas de capital garantido.

As do Estado têm até agora absorvido cerca de 17:765$\$$, e as das companhias de 37.948:000$\$$, representando todas o capital de 55.713 : 000$\$$, proximamente (3)»

Por conta do Estado acham-se em construcção e quasi concluidos mais 85^{k},136 no prolongamento da estrada de S. Francisco e na de Curruarú.

A companhia da estrada do Limoeiro obteve concesssão do Governo Geral para o prolongamento do ramal de Nazareth a Timbauba com 45^{k},160, e a da estrada da Imperatriz em Alagôas, o prolongamento do tronco na extenção de 30,^{k} e proximamente, da cidade da Imperatriz a villa da Lage, além de mais dous ramaes.

No fim de pouco tempo teremos assim 882,^{k}443 em trafego, porém,destacados em quatro grupos, do modo seguinte:

1.° Rio Grande do Norte:—Estrada do Natal a Nova Cruz.....		121.000
2.° Parahyba do Norte: — Estrada do Conde d'Eu.....		125.539
3.° Pernambuco:—Estrada do Limoeiro	96.055	
Prolongamento do ramal da mesma de Nazareth a Timbaùba (contractado)	45.160	
Estrada de S. Francisco, pertencente a companhia ingleza.....	124.739	
Prolongamento da mesma, construida pelo Estado.....	102.904	
Idem em construcção.....	42.096	
Estrada de Caruarù (do Estado).....	67.960	
Prolongamento da mesma,em construcção	43.040	525.954
4.° Alagôas:— Estrada de Maceió a Imperatriz	88.000	
Prolongamento da mesma.....	30.000	118.000
Total.....		882.493

(1) Relatorio do ministro e secretario de Estado dos Negocios de Agricultura, Commercio e Obras Publicas, 1890, pag. 99.

Esse plano de viação tem tambem em seu favor a conceituada opinião do illustre general Francisco Glicerio, que manifestou-a na pagina 99 do seu bem elaborado relatorio.

Para ligar os quatro grupos visinhos bastará construir 110,0 kilometros, sendo 50,0 kilometros entre os pontos terminaes das estradas do Rio Grande do Norte e Parahyba, 40,0 kilometros, prendendo os ramaes do Pilar e Tinbauba, das estradas da Parahyba e Limoeiro e 30,0 kilometros, da villa de Lage, onde breve deve chegar a estrada central de Alagôas, a encontrar o prolongamento da S. Francisco, em Pernambuco. (1)

Realizando-se o resgate da estrado do Recife a Palmares estão vencidos todos os obstaculos e o governo póde, com despezas relativamente pequenas, regularisar as linhas ferreas daquelles estados.

As outras questões, a que se refere o projecto n. 66, consultam interesses de ordem economica e administrativa, e merecem toda a attenção da parte dos poderes publicos.

A fusão das estradas permitte a simplificação do serviço a reducção da escripturação e do pessoal, a supressão de varias despezas, a troca completa do material rodante, etc.

A multiplicidade das administrações dos caminhos de ferro apresentam numerosos e serios inconvenientes: impede ou torna difficil o estabelecimento de tarifas communs de trens directos, de facil e rapida correspondencia.

As estradas de ferro devem ser consideradas como instrumento de prosperidade geral e não refractarias a todos os melhoramentos do serviço publico.

A estrada do Recife, ao S. Francisco constitue uma das grandes arterias das vias da communicação que tem de ligar o interior do Brazil a seus portos de mar e facilitar assim a exportação aos productos dos ferteis terrenos por onde tem ella de passar.

Na sua direcção geral, alem de estabelecer aquella estrada communicação directa do Recife com todo o valle do rio S. Francisco, sem duvida um dos maiores e mais productivos do nosso paiz, atravessa certamente terrenos ferteis; e será para o futuro uma communicação interna para o Rio de Janeiro por Minas Geraes.

Isto basta para dar idéia immediata da grandeza de similhante empreza (2)

A sua receita vai-se augmentando consideravelmente e

(1) *Ligação das estradas de ferro do Norte*, projecto apresentado ao governo pelo Dr. J.M. da Silva Coutinho em Outubro de 1886.

(2) *Relatorio apresentado á assembléa legislativa provincial de Pernambuco*, no 1º de Abril de 1860.

e o seu engenheiro fiscal já em 1867 previa o futuro dessa importante via-ferrea (1), importancia essa que se ha de accentuar quando ligar-se a bacia do Tocantins com o São Francisco.

Para avaliar-se o alcance desse commettimento basta citar-se o summario do traçado projectado para communicação das bacias navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins (2) pelos vales dos rios Grande, Preto e do Sommo.

Navegação do Rio Grande, da cidade da Barra á barra do rio de Sapão.....	405k.000
Projectada estrada de ferro da barra do rio Sapão á barra do rio Preto.....	295k.000
Da barra do rio Preto á barra do rio de Sommo.	237k.000
	935k.000

O rio Grande tem, termo médio, 106 metros de largura 3,62 metros de profundidade e é navegavel por vapores de pequeno calado da sua foz até a villa de Campo Largo na extensão de 297 kilometros, em que é *completamente* desembaraçado de obstaculos; dahi ao Limoeiro na extensão de 132 kilometros *é ainda navegavel*, não obstante os rapidos em algumas partes do rio.

O rio Preto é navegavel até a foz do rio Sapão, distante 402k,700 da barra do rio Grande.

A foz do rio Sapão é o ponto de partida escolhido para a projectada estrada de ferro que ligar a navegação do rio Preto com a do rio do Somno (1).

(12) Não ligo grande importancia á questão de prazo, porque tenho a *mais robusta convicção* que a garantia cessará dentro de muito poucos annos. (*Relatorio do engenheiro fiscal da estrada de ferro de Pernambuco*, em 28 de Fevereiro de 1869).

(13) Estudos de linhas ferreas e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins, executados pela *Public Works Construction Company*, de Londres, Limited. Engenheiro em chefe James e Banlis, 1875, pag. 103.

Pelos dados seguintes ver-se-ha qual é a condição technica da linha ferrea:

EXTENSÃO DOS ALINHAMENTOS	RAMPAS DESCENDENTES	RAMPAS ASCENDENTES
137k.300	1.1113	
9k.000	Nivel	
9k.000		1.333
17k.000		1 117
18k.000		1.950
9k.000	1.1125	
8k.000		1.138
90k.000		1.545
Total..... 293k.300		

O grande banhado onde nasce o rio Sapão fica somente em uma attitude de 264 metros acima da barra do rio Grande e 462 acima do nivel do mar.

Em Porto Franco o rio do Somno tem 70 metros de largo e em algumas curvas mede de 100 a 300 metros, sendo bastante fundo nos logares em que a corrente não é forte.

Ha pontos em que a largura do rio fica reduzida, formando um canal com oito ou nove metros de largo e a corrente das aguas, que antes era violenta, alli torna-se quasi imperceptivel.

As embarcações que fazem o commercio para o interior pelo rio Tocantins sahem do Pará em Abril e Maio e fazem a viagem redonda em cerca de 12 a 13 mezes, sendo nove a dez mezes a subir o rio e dous a tres a descer.

Attenta a escassez de numerario, em Goyaz quasi todo o commercio é feito por meio de permuta e é tão lucrativo que o negociante que faz cinco a seis viagens a salvo, póde-se retirar do commercio e viver de seus rendimentos. Os botes chegam até a cidade da Palma.

A extensão da estrada que póde pôr em communicação as bacias navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins mede sómente 293k,000, NÃO OFFERECENDO NA SUA CONSTRUCÇÃO A MENOR DIFFICULDADE.

BIBLIOTECA
ARQUIVO PUBLICO MINEIRO

O ponto terminal das projectadas estradas de Pernambuco e Bahia é Boa Vista e Joazeiro, que distam approximadamente aquelle 726k,000 e este 528,000 da villa da Barra, no Rio Grande; emquanto que a distancia entre esta e Pirapora é de 1.056k,000 de navegação, o que demonstra que o traçado pelos valles dos rios Grande, Preto e do Somno, encurta consideravelmente a communicação com littoral.

Pelas estradas de ferro construidas e projectadas a distancia entre Joazeiro e Bahia é de 554k,000 e entre Boa Vista e Pernambuco é de 735k,000 (a construcção da estrada de Pernambuco é mais barata do que a da Bahia), emquanto que de Pirapora ao Rio de Janeiro ha 1.048k,000 (1).

Depois de feito o resgate, (2) ligadas as estradas do norte de accordo com o alvitre já apresentado, melhorada consideravelmente a exploração, realisando-se notaveis beneficios para o publico, poder-se-ha avaliar o papel que está destinado á estrada do Recife a Palmares, principalmente quando forem postas em estreita communicação (pela linha ferrea, de uma extensão apenas de 293k,000), as bacias do S. Francisco e do Tocantins.

Em conclusão, a commissão pensa que o projecto n. 86, de 1894, está no caso de ser approvado, não só por consultar os interesses economicos, pela execução das leis n. 3.397 de 24 de Novembro de 1888 e n. 141 A de 30 de Setembro de 1893, como por satisfazer uma das mais urgentes necessidades da viação ferrea do Estado de Pernambuco, ha muito reclamada.

Pela uniformisação da bilola evitar-se-ha a baldeação de cargas e passageiros que actualmente se faz no entrocamento das linhas, com manifesto prejuizo da regularidade do trafego sempre crescente das ferro-vias em questão.

Mas pensa tambem que é conveniente que o Executivo examine minuciosamente as clausulas dos contractos, de accordo com todos os documentos existentes entre o Governo e a companhia da estrada de ferro Recife ao S. Francisco, afim de que o resgate não se faça senão nas condições estipuladas nos contractos vigentes.

Além disso, a commissão insiste no seguinte ponto, a que já se tem referido:

(1) Ob. cit. pag. 105.

(2) «Reputo da maior vantagem para o Estado o resgate de ambas, da Bahia e do Recife a S. Francisco.» (Relatorio do Ministro da Agricultura de 1875, pag. 209).

« A garantia de juros não póde ser imputada na renda liquida da estrada para servir ao calculo eventual, sobre o qual deve assentar o resgate em apolices da divida publica, porquanto o Estado, afiançando o juro, assegura á empreza, durante o tempo do privilegio, o minimo de renda, obrigando-se a pagal-a por inteiro, caso a estrada não produza renda alguma ou a fazel-o supplementarmente, caso a renda seja insufficiente. Si a fiança de juros pudesse constituir renda, então nos casos em que o custeio absorver a receita da estrada e mais ainda a mesma garantia de juros, casos esses que já se têm apreciado, o Estado deveria eleval-a ao duplo ou mais quanto necessario para fornecer (crear) renda liquida aos accionistas.

Para se avaliar bem o fundamento desta opinião, basta reflectir-se que si o resgate se operar depois de findo o prazo da garantia de juros, ella terá por base somente o rendimento dos ultimos sete annos, pois o resgate póde ter logar, por exemplo, 8 annos depois de findo o alludido prazo.

Supponha-se por outro lado, que o resgate tenha logar sete annos antes de findar o prazo, o Estado, que tinha de pagar somente por sete annos a garantia de juros, no todo ou em parte, teria que ficar pagando a mesma taxa durante 40 ou 50 annos, isso mesmo suppondo-se que as apolices sejam amortizaveis e não perpetuas.

Demais, si uniformemente se tem entendido no Brazil, nas relações das companhias de estradas de ferro com o Governo, que as palavras *rendimento liquido* significam a renda que as estradas de ferro produzem, *depois de deduzidas todas as despezas, que de direito se imputam ao custeio*, como é que as palavras *rendimento liquido*, de que usa o n. 2 da condição 25 do decreto de 7 de Agosto de 1852, que repete o art. 16 do dec. n. 1.245 de 13 de Outubro de 1853, podem comprehender, podem incluir a garantia de juros?

Que é rendimento liquido?

E' aquelle que as estradas produzem, depois de deduzidas todas as despezas do custeio.

Portanto, é sobre elle somente, sem addição de mais nada, que se deverá calcular o preço do resgate.

Si a estrada produzir renda inferior ao minimo garantido pelo Estado, essa é a base do resgate; si, porém, ella não produzir renda alguma, então e resgate será regulado por arbitramento, em ausencia de alguma clausula que outra cousa determine.

E' mister examinar si o Estado tem recebido dividendo de suas 13.549 acções ou se tem feito os pagamentos annuaes á conta de garantia de juros, deduzidas as importancias desses dividendos, o que aliás é mais pratico, devendo-se observar a mesma cousa em relação aos juros do emprestimo de £ 400.000, o qual pagamento, segundo parece, ficou a cargo do Estado.

Em todo caso, na liquidação final para emissão e entrega das apolices dever-se-hão levar em conta os dividendos das 13.549 acções e o seu respectivo capital, o emprestimo de £ 400.000, capital, juros, amortização e qualquer commissão que o Estado, porventura houvesse pago, além disso: tudo em favor do Estado.

Tambem convém que o Governo verifique bem qual é o capital da estrada sobre qual tem feito os pagamentos por conta da garantia de juros, afim de ter execução a lei citada n. 181 A de 30 de Setembro de 1883, que já autorisou o referido resgate.

Sala das commissões, 20 de Setembro de 1894.—*Arthur Torres*, relator.— *C. Cintra*, presidente.—*Urbano de Gouvêa.*—*N. Paranaguá*, com restricções.—*Junqueira Ayres.*—*Torquato Moreira.*—*J. Bevilaqua.*

N. 66 — 1894

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.° As administrações das Estradas de Ferro Central e Sul de Pernambuco serão reunidas sob uma unica directoria e com a denominação de *Estrada de Ferro Nacional de Pernambuco.*

§ 1.° Todos os prolongamentos ou ramaes convergentes a essas duas ferro-vias, em construcção ou estudos, serão executados dentro do territorio do Estado.

§ 2.° O governo, para execução do § 1° do art. 36 da lei n. 3230, mandará proceder ás diligencias necessarias para que se effectue o resgate da Estrada de Ferro *Recife and S. Francisco Railway*, nos termos dos contractos celebrados, para a construcção da mesma estrada.

§ 3° Effectuado o resgate, fará o governo uniformisar a bitola dessas ferro-vias, reduzindo a bitola da *Recife and S. Francisco*.

§ 4° O governo providenciará para que esta estrada e a denominada Sul de Pernambuco sejam ligadas a linha central

pelos pontos mais convenientes e que forem escolhidos depois dos necessarios estudos definitivos.

§ 5° Na construcção dos prolongamentos e ramaes destas estradas, deverá o governo preferir o systema das pequenas empreitadas.

§ 6° Effectuada a ligação de que trata o § 4° , o governo providenciará para que sejam reunidas em uma unica as officinas ora existentes.

Art. 2° As estradas de ferro cujas ligações estejam autorisadas, serão construidas ; e somente trafegadas pelo Governo da União, si as emprezas concessionarias das ferro-vias em trafego, onde entroncarem os ramaes de ligação, não acceitarem a via-permanente desses ramaes sob a condição de conservação e trafego.

§ 1° O governo fica autorisado a contractar com estas emprezas o trafego mutuo dos ramaes de ligações sem onus para a União, podendo, para esse fim, conceder ás emprezas que mais vantagens offerecerem, o uso e goso de taes ramaes pelo tempo que faltar do praso de seus previlegios.

Art. 3° Para execução desta lei o governo se limitará a despender as quotas que annualmente forem votadas pelo Congresso e consignadas no orçamento da União.

Revogam-se as disposições em contrario.

Sala das Commissões, 23 de Agosto de 1894. — *Coelho Cintra.— Medeiros e Albuquerque.— Marcionillo Lins.— Pereira de Lyra.—Arminio Tavares.—Gonçalves Ferreira.— Luiz de Andrade.—Tolentino de Carvatho.*

NOTAS

(Pag. 3)

Este discurso foi pronunciado quando se discutia o projecto de adiamento das sessões da Camara dos Deputados.

(Pag. 52)

A commissão é de parecer que deve ser indeferido o requerimento que lhe foi presente.

Sala das Commissões, 18 de Agosto de 1894.

Arthur Torres, relator. — De accordo com as conclusões, C. Cintra. — Cupertino de Siqueira.—Torquato Moreira. — Nogueira Paranagná. — José Bevilaqua — Junqueira Ayres.

(Pag. 70)

V. *Quadros da Natureza* por Alexandre Humboldt, vol. 1°. pag. 95.

(Pag. 83)

V. *Memoria do Districto Liamantino* da Comarca do Serro Frio (Provincia de Minas Geraes) pelo Dr. J. Felicio dos Santos, 1868, pag. 127—129 e 308—313.

(Pag. 85)

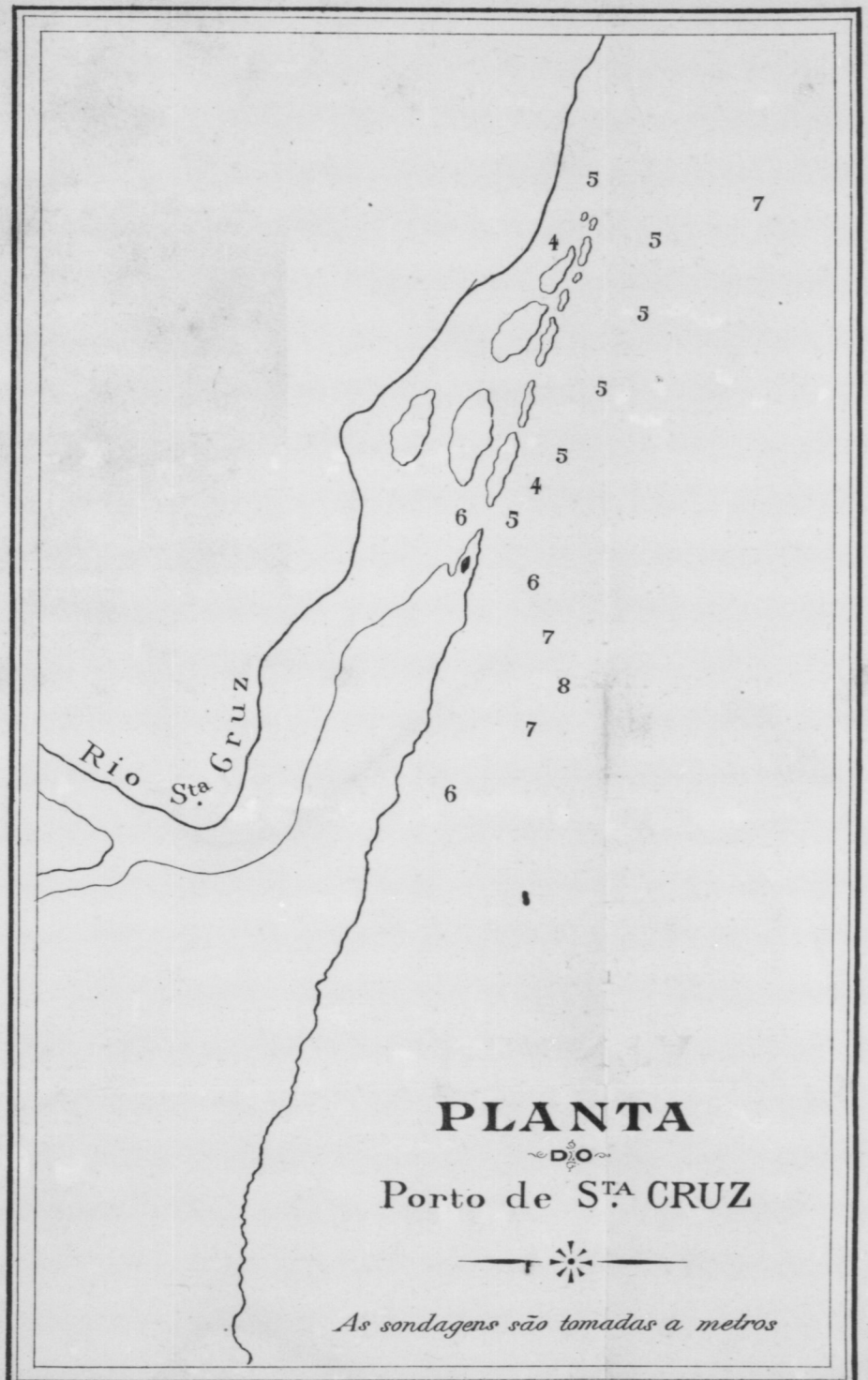
V. Georg. Marcg. de Liebstad, Hist. rer. nat. Brasili, pag. 253 cap. 2°. Brevis descript. flum. S. Francici e Histoire de la province de Santa Cruz par Pedro de Magalhaes Gandavo.

(Pag. 90)

Concluida que seja a estrada do Jequitinhonha, pode-se dizer que a bahia Cabralia será o porto até de Cuyabá. Parece exagerado esse calculo, mas não é. Basta acompanhar-se o seguinte plano de viação mixta : do Jequitahy até a barra do rio Sapão a navegação é franca e desempedida ; da barra do rio Sapão a barra do rio Preto (Goyaz) construir-se-á um *plank-road* de 293 kilometros ; deste ponto ao Tocantins o rio do Somno é navegavel ; dahi a S. Maria do Araguaya vae-se em um *plank-road* (projectado) de 190 kilometros ; de Santa Maria ao rio das Garças (subindo-se pelo Araguaya, Cayapó Grande e Cutuvello) a navegação é facil, por vapores de pequeno calado. Da parte aproveitavel do rio das Garças ao rio Itiquira (na parte que se presta a navegação) ha 96 kilometros (*O Selvagem* pelo Dr. Couto de Magalhães, pags. 156 e 158,); nesse trecho far-se-á outro *plank-road*. De sorte que com 579 kilometros dessa estrada economica, que póde ser orçada em 5.790:000$ ligar-se hão as bacias dos rios S. Francisco, Tocantins, Araguaya e Prata. Não conjecturamos,calculamos, baseados em dados fidedignos.Do rio Itiquira vai-se ao S. Lourenço. As partes navegaveis do Araguaia e de seus affuentes hoje são bem conhecidas. (Apontamento para o Diccionario Geographico do Brazil por Alfredo Moreira Pinto, 1888, pag. 150—156, do vol. 2.° e pag. 192—194 do vol. 3°).

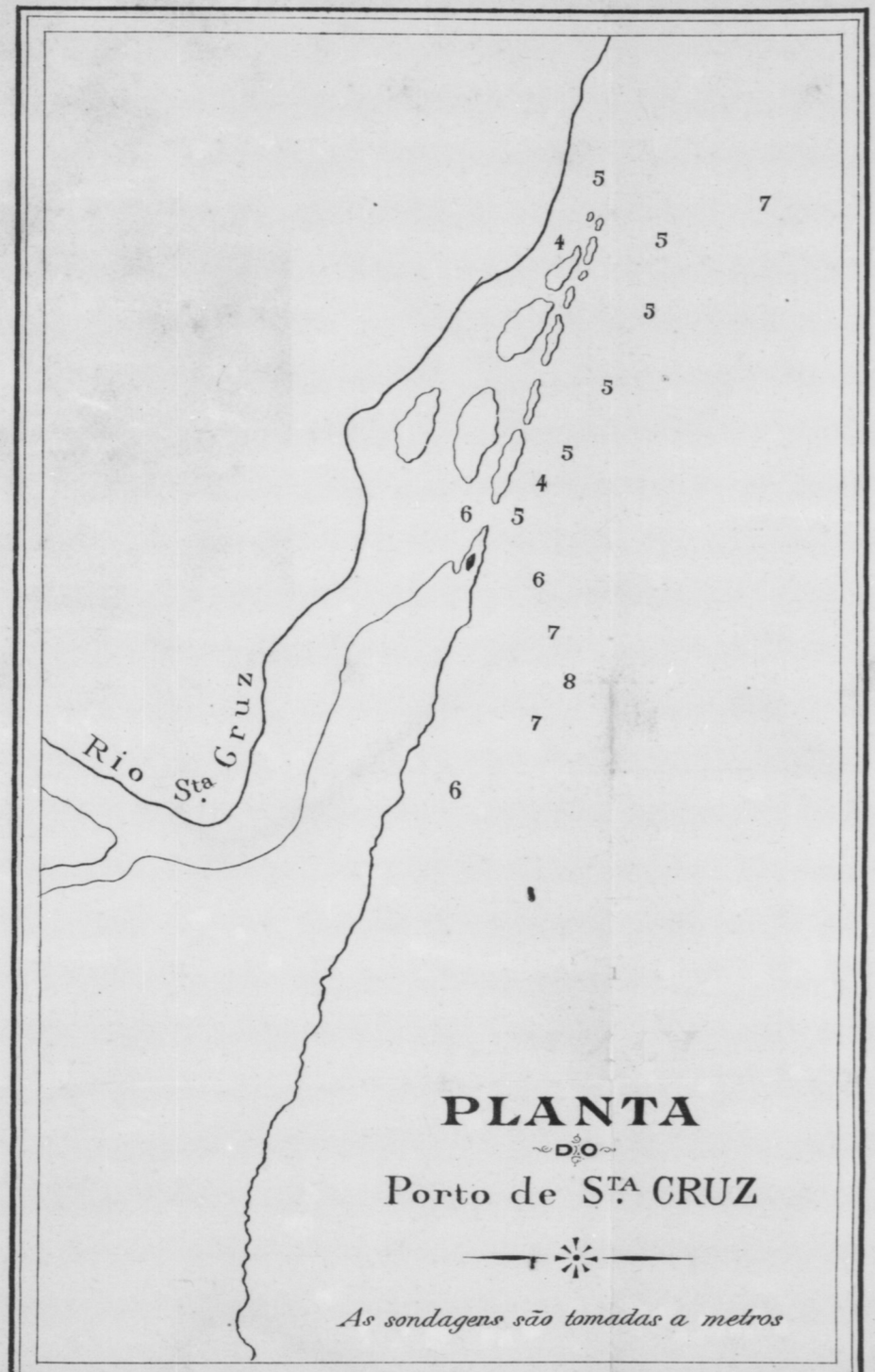
INDICE

	Pag.
Dedicatoria	I
Discurso pronunciado na sessão de 28 de Julho de 1894	3
Discurso sobre o resgate das estradas de ferro da Bahia e de Pernambuco	9
Parecer sobre o requerimento, pedindo concessão para construcção de uma estrada de ferro do porto de S. Francisco do Sul ao rio Paraná	23
Parecer sobre a estrada de Ferro do Jequetinhonha	53
Parecer sobre o projecto que concede favores a navegação a vapor no rio Parnahyba	101
Parecer sobre o projecto que estabelece uma subvenção a companhia qne se organisar para transportar immigrantes entre alguns portos da Europa e os de Cavanellas, Victoria etc...	111
Parecer sobre o resgate da estrada de ferro de Pernambuco	117
Notas	135



INDICE

	Pag.
Dedicatoria	I
Discurso pronunciado na sessão de 28 de Julho de 1894	3
Discurso sobre o resgate das estradas de ferro da Bahia e de Pernambuco	9
Parecer sobre o requerimento, pedindo concessão para construcção de uma estrada de ferro do porto de S. Francisco do Sul ao rio Paraná	23
Parecer sobre a estrada de Ferro do Jequetinhonha	53
Parecer sobre o projecto que concede favores a navegação a vapor no rio Parnahyba	101
Parecer sobre o projecto que estabelece uma subvenção a companhia qne se organisar para transportar immigrantes entre alguns portos da Europa e os de Cavanellas, Victoria etc...	111
Parecer sobre o resgate da estrada de ferro de Pernambuco	117
Notas	135



PLANTA

DO

Porto de STA CRUZ

As sondagens são tomadas a metros

MAPPA DA ESTRADA DO JEQUITINHONHA

CONVENÇÕES

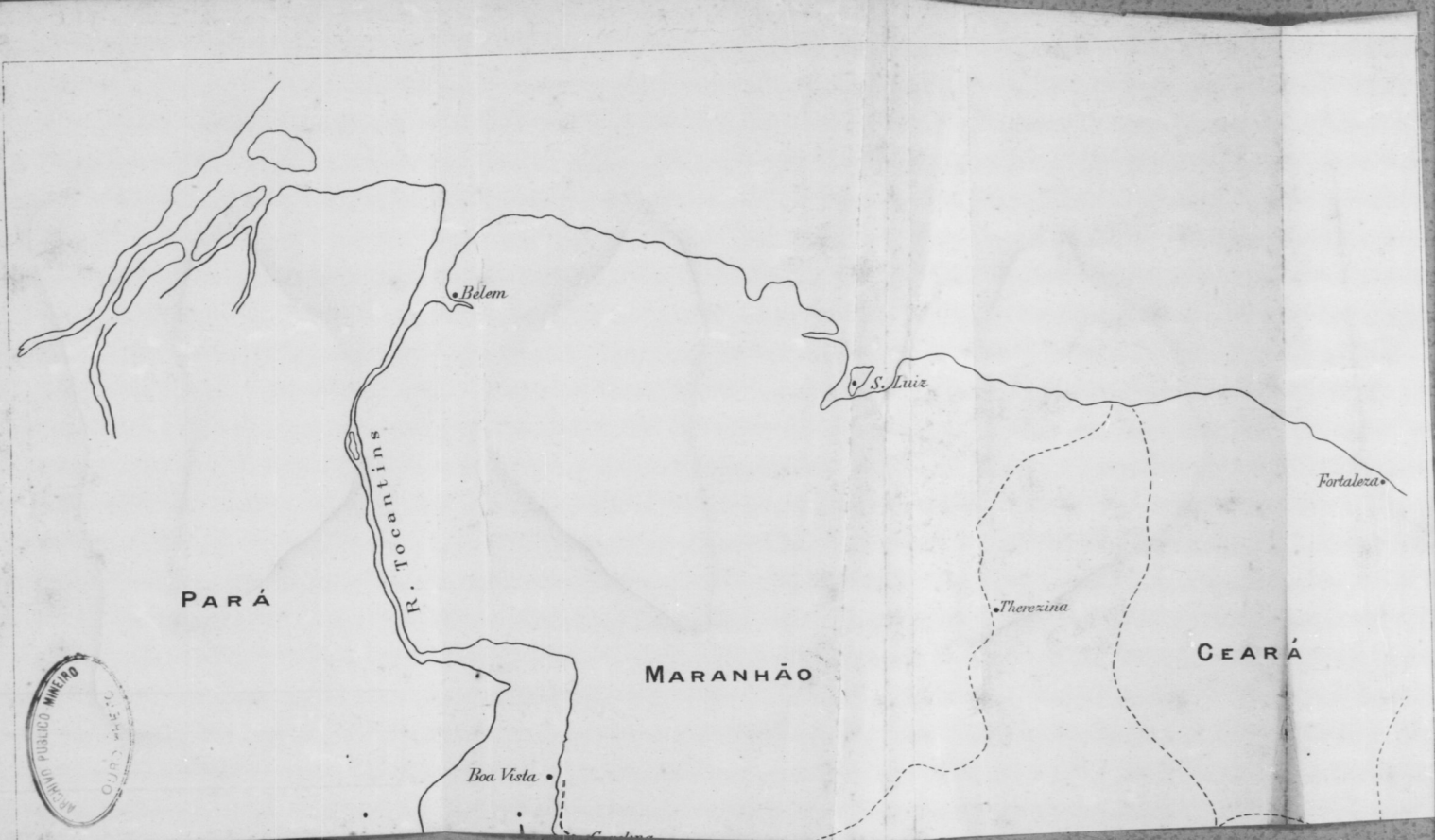
Estrada de ferro .....

Limite dos Estados .....

Rio navegavel .....

ERRATAS

Estão mal collocadas a cidade de Goyaz, S. Leopoldina, parte do rio Vermelho, etc., etc.



ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO